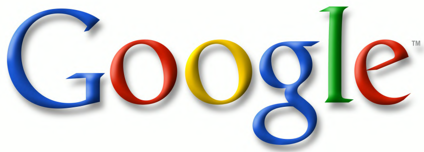
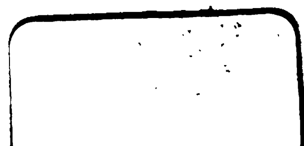






SAMLING

AF

FORSKJELLIGE LOVE, RESOLUTIONER, CIRCULÆRER m. v.

VEDRØRENDE

KONGERIGET NORGES HANDEL OG SKIBSFART.

Udgivet til Brug for de forenede Rigers Consuler efter Foranstaltning af Departementet for det Indre.



RECUEIL

DE

LOIS, RÉSOLUTIONS, CIRCULAIRES etc.

CONCERNANT

LE COMMERCE ET LA NAVIGATION DU ROYAUME DE NORVÈGE,

publié à l'usage des Consuls des Royaumes Unis par le Ministère de l'Intérieur.

CHRISTIANIA.

TRYKT I DET STEENSKE BOGTRYKKERI.

1861.



CHRONOLOGISK REGISTER.

1749.	3 Marts.	Forordning om hvorledes de paa fremmede Steder værende Consuler sig have at forholde.
1773.	26 April.	Placat hvorved Frd. af 3 Marts 1749 nærmere bestemmes.
1803.	3 Juni.	Frd. angaaende Söindrulleringsvæsenet.
1816.	14 Juni.	Lov om Consulatgebyrernes Erlæggelse.
1821.	17 Juli.	Resolution angaaende det norske Handelsflag.
1824.	6 Aug.	Lov angaaende Lodsvæsenet.
1844.	20 Juni.	Resolution om Unionsvaaben, Orlogsflag og Handelsflag.
„	10 Juli.	Resolution angaaende det norske Rigsvaaben.
„	30 Nov.	Resolution angaaende den norske Nationalcocarde.
1845.	7 Juni.	Lov om Fartöiers Maaling.
„	20 Sept.	Lov om Toldvæsenet.
„	26 Sept.	Lov angaaende Forandringer i Söindrulleringsforordningen af 3 Juni 1803.
1846.	5 Jan.	Circulære om at alle hertil ankommende Fartöier maa være forsynede med Varefortegnelse.
1848.	1 Juni.	Lov angaaende norske Fartöiers Forpligtelse til at være forsynede med kgl. Söpas.

TABLE CHRONOLOGIQUE.

1749.	3 Mars.	Ordonnance relative aux devoirs des consuls à l'étranger.
1773.	26 Avril.	Lettre patente servant à préciser l'ordonnance du 3 Mars 1749.
1803.	3 Juin.	Ordonnance relative à l'inscription maritime.
1816.	14 Juin.	Loi relative au paiement des droits consulaires.
1821.	17 Juillet.	Résolution Royale relative au pavillon de la marine marchande de Norvège.
1824.	6 Août.	Loi du lamanage.
1844.	20 Juin.	Résolution Royale relative aux armes d'union et aux pavillons de guerre et de commerce.
„	10 Juillet.	Résolution Royale relative aux armes du Royaume de Norvège.
„	30 Novembre.	Résolution Royale relative à la cocarde nationale de Norvège.
1845.	7 Juin.	Loi relative au jaugeage des navires.
„	20 Septembre.	Loi des douanes.
„	26 Septembre.	Loi sur les changements apportés à l'ordonnance relative à l'inscription maritime du 3 Juin 1803.
1846.	5 Janvier.	Circulaire qui enjoint à tout navire arrivant en Norvège d'être pourvu d'un manifeste.
1848.	1er Juin.	Loi relative à l'obligation imposée aux navires norvégiens d'être munis de lettres de mer Royales.

1848. 12 Juli.	Lov om Qvarantænevæsenet.	1848. 12 Juillet.	Loi sur les quarantaines.
1853. 20 Juli.	Skrivelse om at forsyne Attester med Consulatsegl.	1853. 20 Juillet.	Lettre qui enjoint de revêtir les certificats du sceau du consulat.
„ 30 Aug.	Skrivelse om, at der ikke antages at være Noget til Hinder for, at en Consul, der ikke har fast Gage, er Eier af Fartöi, som farer under fremmed Flag.	„ 30 Août.	Lettre déclarant que rien ne paraît s'opposer à ce qu'un consul qui ne touche pas un traitement fixe soit propriétaire d'un navire naviguant sous pavillon étranger.
1854. 15 Marts.	Placat angaaende Benyttelse af kgl. Söpas.	1854. 15 Mars.	Lettre patente sur les lettres de mer Royales.
„ 15 April.	Lov angaaende Forbud mod Indförsel af Hornkvæg, Heste og andre Husdyr paa Grund af smitsom Dyresygdom.	„ 15 Avril.	Loi sur la prohibition d'importer des bêtes à cornes, des chevaux et autres animaux domestiques par suite d'épizootie.
„ 17 Mai.	Placat indeholdende Tillæg til Placaten af 15 Marts s. A. om Söpas.	„ 17 Mai.	Lettre patente contenant des additions à la lettre patente du 15 Mars 1854 sur les lettres de mer Royales.
„ 17 Mai	Circulære om Varefortegnelse.	„ 17 Mai.	Circulaire relative aux manifestes des marchandises.
„ 31 Juli.	Lov om Arv.	„ 31 Juillet.	Loi sur les héritages.
„ 26 Aug.	Lov om Adgang for fremmede Fartöier til at deltage i Kystfart.	„ 26 Août.	Loi qui permet sous certaines conditions aux navires étrangers de prendre part au cabotage.
„ 26 Aug.	Lov indeholdende Forandringer i Frd. om Söindrulleringsvæsenet af 3 Juni 1803.	„ 26 Août.	Loi apportant des modifications à l'ordonnance relative à l'inscription maritime du 3 Juin 1803.
„ 28 Aug.	Lov angaaende Signaler til Forebyggelse af Sammenstöd mellem Skibe.	„ 28 Août.	Loi sur les signaux pour éviter l'abordage des navires.
„ 29 Sept.	Skrivelse angaaende Naturalisation af et under Krig prisedömt Skib.	„ 29 Septembre.	Lettre relative à la naturalisation des navires jugés de bonne prise pendant la guerre.
„ 18 Nov.	Resolution om at offentlige Breve fra Consulerne skulle være frankerede.	„ 18 Novembre.	Résolution qui prescrit que les lettres officielles des consuls seront affranchies.
1855. 26 Mai.	Reglement for Tjenstgjöringen ombord i den norske Marines Krigsfartöier.	1855. 26 Mai.	Règlement de service à bord des vaisseaux de guerre de la marine norvégienne.
„ 24 Sept.	Resolution angaaende hvorvidt Qvarantæne skal finde Sted mod Cholera.	„ 24 Septembre.	Résolution sur la quarantaine contre le choléra.
„ 24 Sept.	Skrivelse om hvorvidt norsk Skib under Sökrig mellem fremmede Magter kan gaa med Svovl fra den ene neutrale Havn til den anden.	„ 24 Septembre.	Lettre qui explique jusqu'à quel point les navires norvégiens peuvent, pendant une guerre maritime entre des Puissances étrangères, transporter des chargements de soufre d'un port neutre à un autre.
„ 29 Sept.	Placat indeholdende yderligere Tillæg til Placat af 15 Marts 1854 om Söpas.	„ 29 Septembre.	Lettre patente contenant des additions ultérieures à la lettre patente du 15 Mars 1854 sur les lettres de mer Royales.

1857. 18 Febr.	Skrivelse angaaende de i Norge ansatte Consulers Fritagelse for Skatter og communale Byrder.	1857. 18 Février.	Lettre relative à l'exemption pour les consuls des impôts et des charges communales.
„ 7 Mai.	Lov angaaende Paabud af Redningsböier for Skibe.	„ 7 Mai.	Loi qui enjoint aux navires d'être pourvus de bouées de sauvetage.
„ 20 Mai.	Skrivelse om Forandring af norske Fartöiers Navn.	„ 20 Mai.	Lettre relative au changement de nom des navires norvégiens.
„ 1 Aug.	Lov om Nedsættelse af Consulatgebyrerne.	„ 1er Août.	Loi sur la diminution des droits consulaires.
„ 13 Aug.	Lov om Adgang til at blive Styrmand samt til at före Fartöi.	„ 13 Août.	Loi qui fixe les conditions pour être second et capitaine de navire.
„ 28 Sept.	Lov angaaende Regler for Styring til Forebyggelse af Sammenstöd mellem Fartöier.	„ 28 Septembre.	Loi sur les règles à observer pour éviter l'abordage des navires.
„ 12 Oct.	Lov indeholdende Forandringer i og Tillæg til Lovgivningen angaaende Værnepligt og Udskrivning.	„ 12 Octobre.	Loi contenant des changements et additions aux lois sur le recrutement et la conscription.
1858. 4 Sept.	Salutreglement for norske Krigsfartöier.	1858. 4 Septembre.	Règlement des saluts pour les bâtiments de guerre norvégiens.
„ 9 Oct.	Skrivelse angaaende norske Skibes Behandling i Udlandet og fremmede Skibes Behandling her i Riget.	„ 9 Octobre.	Circulaire sur les privilèges appartenant aux navires norvégiens à l'étranger et aux navires étrangers en Norvège.
„ 28 Oct.	Skrivelse angaaende Behandling af Lystfartöier.	„ 28 Octobre.	Lettre sur les privilèges des navires de plaisance.
1859. 9 Febr.	Placat angaaende Regler for Nat- og Taagesignaler samt for Styring.	1859. 9 Février.	Lettre patente relative aux signaux de nuit et de brouillard etc.
„ 25 Mai.	Placat angaaende Benyttelse af kgl. Söpas m. V.	„ 25 Mai.	Ordonnance relative aux lettres de mer Royales etc.
„ 10 Juni.	Skrivelse til forskjellige Consuler om Indsendelse af Toldtariffer og Love vedkommende Toldvæsenet.	„ 10 Juin.	Lettre qui enjoint aux consuls d'adresser au Ministère les tarifs et les lois concernant les douanes.
„ 5 Dec.	Reglement for Udskrivning af det söfarende Mandskab.	„ 5 Décembre.	Règlement du recrutement des marins.
1860. 20 Jan.	Skrivelse angaaende Understöttelse af Sömænd, der have faret med fremmede Fartöier.	1860. 20 Janvier.	Lettre relative aux secours à fournir aux marins qui ont navigué avec des navires étrangers.
„ 21 Marts.	Lov om Afskaffelse af det tvungne Pasvæsen.	„ 21 Mars.	Loi qui abolit les passeports forcés.
„ 22 Marts.	Circulære angaaende Forstaaelse af Consulsinstruxens § 71.	„ 22 Mars.	Circulaire portant interprétation du paragraphe 71 des instructions pour les consuls.
„ 24 Marts.	Lov om Söfarten.	„ 24 Mars.	Loi sur la navigation.
„ 27 Juni.	Circulære angaaende norske Skibes Behandling i Udlandet m. v.	„ 27 Juin.	Circulaire relative aux privilèges des navires norvégiens à l'étranger etc.
„ 28 Juli.	Circulære om at Behandling af Forestillinger betræffende Arvemidler i Udlandet m. m. er overgaaet til Departementet for det Indre.	„ 28 Juillet.	Circulaire qui enjoint de soumettre désormais au Ministère de l'Intérieur les rapports sur les héritages à l'étranger etc.

1860.	3 Aug.	Circulære, hvorved forskjellige Consuler sendes en Beskrivelse over Fyre og Dagmærker i Norge.	1860. 3 Août.	Circulaire, par laquelle il est envoyé à plusieurs consuls une description des feux et des marques de jour de Norvège.
„	10 Nov.	Placat angaaende norske Skibes Forpligtelse til at være forsynede med Nationalitetsbevis.	„ 10 Novembre.	Lettre patente relative à l'obligation imposée aux navires norvégiens d'être pourvus d'un acte de nationalité.
„	10 Nov.	Placat angaaende Godtgjörelse for Hjembringelse af Sömænd.	„ 10 Novembre.	Lettre patente relative à l'indemnité pour les frais de retour des marins.
„	14 Dec.	Skrivelse angaaende Forstaaelse af Consulsinstruxens § 69.	„ 14 Décembre.	Lettre portant interprétation du paragraphe 69 des instructions pour les consuls.
„	17 Dec.	Circulære betræffende de tvende Placater af 10 Novbr.	„ 17 Décembre.	Circulaire relative aux deux lettres patentes du 10 novembre.
1861.	24 April.	Circulære om hvad Consulerne bör iagttage med Hensyn til Breve, der indlöbe til Sömænd, der allerede ere reiste tilbage til Norge.	1861. 24 Avril.	Circulaire donnant des instructions aux consuls pour les lettres à l'adresse de marins déjà retournés en Norvège.

1847.	21 Aug.	Statuter for St. Olafs Orden.	1847. 21 Août.	Statuts de l'ordre de Saint-Olaf.



1749. 3 Marts. **Forordning om hvorledes de paa fremmede Steder værende Consuler sig have at forholde.** — — § 4. Hvis der udenlands opkommer Stridighed imellem de kongelige handlende eller söfarende Undersaatter og Skibsfolk, da skal de paa de Steder, hvor Consul er, sig til ham alene og aldeles henholde, for saadanne Stridigheder at afgjöre og bilægge.

§ 5. Hvorfor enhver Consul ved Instruction er authoriseret efter kgl. Lands Lov og Ret samt vedtagen Skik og efter Billighed ikke alene at dömme paa de Misforstaaelser, som opkomme imellem Skippere og Skibsfolk, men og paa de Stridigheder, som ellers imellem kgl. handlende Undersaatter forefalde. Da det herefter med al Alvorlighed skal paaagtes, at Skipperne ved Skibsfolkets Antagelse för Reisen forfatte ordentlige Contracter eller Skibsruller i Overværelse af Waterskouten eller andre, som paa ethvert Sted til slige Forretninger pleie at bruges (— hvilke Contracter altid paa Skibet skal være ved Haanden, saafremt Skipperen sig ikke vil være formodende, at Consulerne i paakommende Stridigheder om Hyre eller deslige skal antage, hvad Matroserne i saa Fald med deres Eed bekræfte —), er Consulen ogsaa i sin Instruction befalet, at, naar Tvistigheder opkomme imellem Skipperen og Skibsfolkene, skal han af Skipperen forlange Skibsrullen eller Contracten, hvorefter han det snareste skee kan i Sagen skal kjende, paa det Reisen derover ikke skal lide Ophold. Vorder Skibsrullen eller Contracten ikke foreviist, og Parterne ei kan blive forligte, skal dog Consulen efter Sagens Omstændigheder saasnart muligt i kort Begreb kjende Parterne imellem, og det uden derfor at nyde nogen Betaling under hvad Navn det være kunde

Ordonnance relative aux Devoirs des Consuls à l'étranger. — — § 4. Si à l'étranger il s'élève une contestation entre les commerçants et les marins, sujets du Roi, ils s'en rapporteront au Consul, s'il y en a un, pour la terminer. 1749. 3 Mars.

§ 5. A cet effet les Consuls sont autorisés par leurs instructions à juger, d'après les lois en vigueur dans les Etats de Sa Majesté et conformément à l'usage et à l'équité, non seulement les contestations qui s'élèveraient entre les capitaines et les équipages, mais aussi dans les différends qui surgiraient entre les sujets commerçants du Roi. Comme à l'avenir il sera strictement veillé à ce que les capitaines, en engageant les gens de l'équipage, dressent avant le commencement du voyage des contrats ou rôles réguliers en présence de l'autorité compétente (lesquels contrats resteront à bord; à défaut les Consuls pourront en cas de contestations sur les salaires ou autres objets semblables admettre ce que les matelots affirmeront sous serment), il est enjoint au Consul par ses instructions, en cas de contestation entre le capitaine et les gens de l'équipage, de demander au capitaine les rôles ou les contrats et de rendre sa décision aussitôt que possible, pour que le voyage n'éprouve pas de retard. Si le rôle ou le contrat n'est pas exhibé et que les parties ne puissent pas être conciliées, le Consul devra néanmoins le plus tôt possible connaître sommairement de l'affaire, suivant les circonstances, et sans exiger de paiement à quelque titre que ce soit (vu que toute perception hors du droit consulaire, accordé par la présente ordonnance,

1749.

(da saadant i dette og andre Tilfælde at fordre eller imodtage ham overalt er forbudet, undtagen alene de heri bevilgede Consulatpenge), paa det deres Reise ikke derved skal tilföies nogen Hinder eller Ophold. [1])

§ 6. Denne Kjendelse skal af samtlige trafikerende Undersaatter, det være sig Kjöbmænd, Skippere eller Skibsfolk, vedbörlig efterleves; og skulde Vedkommende foraarsages at gribe til noget Tvangsmiddel imod den Modvillige, indtil de stridende Parter igjen her til Landene hjemkomme, da skal saadant gaae paa den Modvilliges egen Bekostning; dog om Nogen ved Consulens Kjendelse, hvilken Parterne skriftlig skal meddeles, finder sig fornærmet, maa han Sagen mod sin Contrapart ved vores Lands Lov og Ret paatale og afgjöre.

§ 7. Consulerne maa og forsyne Skipperne og Skibsfolkene i forekommende Omstændigheder med skriftlige Ordres og Instructioner, hvorledes de sig have at forholde, hvilke af Vedkommende tilbörligen skal efterleves.

§ 8. Ifald noget Skib, kgl. Undersaatter tilhörende, skulde forulykkes, strande eller lide Skibbrud, skal Consulen efter sin Instrux (saafremt Rederne og Interessenterne ikke ville eller have anordnet nogen anden Fuldmægtig til Skibets og Godsets Redning at besörge) paa hans Embedsvegne antage sig Sagen, Skib og Gods lade redde, derover forfatte Inventarium, de nödvendige Bekostninger derpaa anvende, det bjergede Gods, saavidt han finder for godt, lade sælge, de derfor indkomne Penge modtage og samme Interessenterne beregne og oversende. [2])

§ 9. Iligemaade skal Consulen i Fölge hans Instrux, om nogen Undersaat i hans Consulatdistrikt ved Döden afgaaer, hvor det enten er brugeligt eller ved Commercetractater fastsat, sig den Dödes Efterladenskab paa sit Embeds Vegne

[1]) Sammenhold hermed Instrux af 20 April 1858 §§ 52 og 54 samt Lov om Söfarten af 24 Marts 1860 § 28 o. ff.

[2]) Se Instruxens § 50 og Expeditionstaxt Anmærkn. 1.

1749.

lui est interdite), pour que leur voyage n'éprouve pas d'obstacle ou de retard. [1])

§ 6. Tous les sujets trafiquants, qu'ils soient négociants, capitaines ou gens de mer, devront se conformer à cette décison; et si, en attendant que les parties reviennent dans les Etats de Sa Majesté, on est obligé d'avoir recours à la contrainte envers le récalcitrant, les frais seront à la charge de celui-ci; sauf à celle des parties, qui serait mécontente de la décison du Consul (laquelle décison sera délivrée par écrit), à se pourvoir contre son adversaire devant les tribunaux du Royaume.

§ 7. Les Consuls devront aussi, s'il y a lieu, donner aux capitaines et aux gens de l'équipage des instructions et ordres écrits, qui devront être strictement observés par ceux à qui il appartiendra.

§ 8. Si un navire appartenant aux sujets du Roi périt, échoue ou fait naufrage et que les armateurs et les intéressés n'aient pas muni un autre de leurs pouvoirs pour veiller au sauvetage du navire et du chargement, le Consul devra, conformément à son instruction, se charger d'office de l'affaire, faire procéder au sauvetage du navire et du chargement, en dresser un inventaire, avancer les frais nécessaires, faire vendre les objets sauvés, s'il le trouve convenable, recevoir le produit de la vente, et en rendre compte aux intéressés en leur remettant le solde du compte. [2])

§ 9. De même, si un sujet du Roi meurt dans son arrondissement, le Consul est tenu par son instruction de se charger d'office de la succession du défunt dans les pays où cela est conforme à l'usage ou stipulé par des traités de

[1]) Voir les Instructions du 20 avril 1858, paragraphes 52 et 54, et la Loi sur la navigation du 24 mars 1860, § 28 etc.

[2]) Voir le paragraphe 50 des Instructions et le Tarif des droits, note 1.

1749. antage, og naar ingen Arvinger der ere tilstede eller nogen i deres Sted befuldmægtiget, da deres Tarv og Bedste besörge. [1])

1773. 26April. **Placat hvorved Frd. af 3 Marts 1749 nærmere** bestemmes: Alle fra Kongens Riger og Lande til udenlândske Steder ankommende Skippere skal under 50 Rdlr. Böder til Gen. Land. Öe. og Com. Collegii Fattigbösse sig inden 24 Timer efter deres Ankomst hos den kgl. Consul anmelde og ham deres Passer, Skibsruller og övrige offentlige Documenter forevise. Consulen skal derpaa Skipperens Passe under sin Haand attestere og samme i Consulatprotocollen inddrage. Fremdeles skal enhver ankommende Skipper ved denne Anmeldelse trolig indberette Consulen sin gjorte Reise, hvorfra han kommer, hvad hans Ladning er, og om Ladningen er bestemt til sammesteds at losses eller til noget andet Sted at henföres. Derimod er Consulen forbunden enhver Skipper af en til den Ende skriftlig forfattet Note til hans Advarsel og Underretning at lade forelæse og tydeligen forklare alle Anordninger og Sædvaner der paa Stedet, som kan være Skipperen vedkommende, i Besynderlighed hvad for Varer, der ikke ere tilladte at indföres, og overhovedet alt, hvad Skipperen kan være nyttigt og tjenligt at vide. Iligemaade skal Skipperen förend hans Afreise og saasnart han er klareret atter melde sig hos Consulen og meddele ham en fuldstændig Efterretning om den Ladning, hvormed han agter at bortgaae, Reisens videre Fortsættelse og hvad for Efterretninger Consulen ellers er beordret at forlange, hvorpaa Consulen skal meddele ham uden at æske videre Betaling end de anordnede Consulatpenge et Bevis, at Skipperen alt dette paa foreskrevne Maade har opfyldt, samt hvad han har erlagt i Consulatpenge. [2]) Iövrigt er og Consulen forbunden, saa ofte Skipperen det for-

[1]) Instruxens §§ 36 og 73.
[2]) Cfr. Instruxen §§ 42 og 75, Expeditionstaxt Anm. 3, Pl. af 10 Novbr. 1860 § 3 og Circulaire af 17 Dec. 1860. Se derhos Lov om Söfarten §§ 14 og 113. Den ovennævnte Mulct er ved en i 1816 udkommen Lov om Pengevæsenet omsat til 40 Spd., der tilfalder Statskassen.

commerce; en cas d'absence des héritiers ou de leurs fondés de pouvoirs, il devra veiller à leurs intérêts. [1]) 1749.

Lettre patente servant à préciser l'Ordonnance du 3 mars 1749. Tout capitaine venant des Etats de Sa Majesté est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port étranger, de se présenter devant le Consul de Sa Majesté et de lui soumettre ses passeports, rôles et autres documents officiels. En cas de contravention, le capitaine est passible d'une amende de 50 rdlr., qui seront payés à la caisse des pauvres du Collège de Commerce. Le Consul doit ensuite viser de sa main les passeports du capitaine et les inscrire sur ses registres. En outre le capitaine est tenu de faire en même temps au Consul un rapport fidèle de son voyage, lequel doit indiquer le lieu de départ, la nature du chargement et s'il est destiné à être débarqué dans le lieu même ou à être transporté ailleurs. Le Consul, de son côté, est tenu de faire lire et expliquer clairement au capitaine, d'un mémoire dressé à cet effet, tous les règlements et usages du lieu qui puissent le concerner, de lui faire connaître avant tout les marchandises frappées de prohibition, et enfin de lui donner tous les renseignements qui puissent lui être utiles. De même le capitaine est tenu, avant son départ et aussitôt qu'il aura été expédié, de se présenter de nouveau devant le Consul afin de lui rendre un compte exact de la nature de son chargement, de la continuation de son voyage et d'autres circonstances sur lesquelles le Consul est en droit de lui demander des renseignements; après quoi le Consul, sans exiger d'autre paiement que le droit consulaire, lui délivrera un certificat constatant que le capitaine s'est conformé à ces prescriptions et qu'il a payé le montant du droit consulaire. [2]) Au reste le Consul 1773. 26Avril.

[1]) Voir les paragraphes 36 et 73 des Instructions.
[2]) Voir les Instructions, paragraphes 42 et 75, le Tarif des droits, note 3, la Lettre patente du 10 novembre 1860, par. 3, et la Circulaire du 17 décembre 1860. Voir encore la Loi sur la navigation, par. 14 et 113. Par une Loi sur les finances émanée en 1816 l'amende sus-mentionnée est fixée à la somme de 40 spd. qui revient au Trésor public.

1773. langer, de af Skipperen i den Havn, hvor han sig opholder, sluttede Fragtcontracter eller andre udstedte Akter til desmere Troværdighed gratis at attestere. For disse og alle andre Consulerne ifölge Frd. 3die Marts 1749 og i Kraft af den dem meddeelte specielle Instruction mod Nationens Söfarende og Handlende paaliggende Tjenester maa de ei nogen videre Betaling fordre eller oppebære uden Consulatpengene.[1] — — Ligesom Consulen for disse Consulatpenge er pligtig at vise Skipperen alle i Consulatbegivenheder behörige Tjenester uden videre Betaling eller Godtgjörelse, saa forstaar det sig selv, at naar Skipperen i blotte Handelsbegivenheder vil betjene sig af ham udenfor Consulatembedet, saa er Consulen at ansee som en anden Kjöbmand, Commissionær o. s. v., og i saa Fald er han aldeles berettiget til at tage den sædvanlige Provision. Dog beholder enhver Handlende og Skipper fuldkommen Frihed allevegne efter eget Godtbefindende at betjene sig af en Factor og Commissionær; og uden Vedkommendes udtrykkelige Forlangende maa ingen Consul befatte sig med Varers Kjöb eller Salg, Skibsklareringer eller deslige og allermindst heri paatvinge de Söfarende sin Tjeneste.[2]

1803. 3 Juni. **Frd. angaaende Söindrulleringsvæsenet**[3] — — § 56. a) Enhver Skipper, som udgaar med sit Skib fra nogen Havn eller Ladeplads, skal efter det forhyrede Mandskabs Certificater (hvilke han tager i sin Forvaring) forfatte 2de enslydende Lister over det Mandskab, han har forhyret, og tegne ved enhver Mands Navn, hvad Hyre ham er bleven accorderet enten for Reisen eller maanedsvis, samt hvormeget enhver forud er bleven betalt. Ligeledes skal en Skipper være forbunden det Öieblik, han hyrer en Matros, at give ham en Contrabog, hvori han indförer den

[1]) Sammenhold hermed Instruxen §§ 71 og 72, Circulære af 22 Marts 1860 og Söfartslovens § 19.
[2]) Se Instruxens § 73.
[3]) Se Lov af 26 Septbr. 1845, Lov af 12 Octbr. 1857 og Reglement af 5 Decbr. 1859 § 31 ff samt Lov om Söfarten § 28.

est tenu, sur la demande du capitaine, et pour plus de garantie, de certifier sans frais les chartes-parties, ou les autres actes passés par le capitaine dans le port où il se trouve. Pour ces services et pour tous ceux que les Consuls sont tenus de rendre aux marins et aux commerçants de la nation en conséquence de l'ordonnance du 3 mars 1849 et des instructions spéciales à eux adressées, ils ne doivent ni exiger ni percevoir d'autre paiement que le droit consulaire.[1]) — — De même que le Consul, en percevant ce droit, doit prêter toute assistance dans les affaires consulaires, sans autre droit ni rétribution, il est tout naturel que si le capitaine a recours au Consul pour des affaires purement commerciales, le Consul doit être considéré comme un autre négociant, commissionnaire etc., et en ce cas il est en droit de se faire payer la provision ordinaire. Toutefois les commerçants et les capitaines seront complètement libres de se servir d'un commissionnaire, s'ils le préfèrent; et, sans la demande expresse des intéressés, le Consul ne doit s'occuper ni d'achat ou de vente de marchandises, ni d'expédition de navires etc., et il doit encore moins forcer les marins à accepter son assistance.[2]) 1773.

Ordonnance relative à l'Inscription maritime.[3]) 1803. 3 Juin.

§ 56. a) Tout capitaine qui sort avec son navire d'un port quelconque doit, d'après les certificats des gens de l'équipage engagés par lui (lesquels certificats doivent rester entre ses mains), rédiger deux rôles identiques de son équipage, et faire annotation au nom de chaque homme du loyer qui lui a été accordé, soit pour le voyage, soit au mois, ainsi que des avances qui lui ont été faites. De même le capitaine est tenu de donner à tout matelot, au moment de son engagement, un livret où il inscrit le contrat passé

[1]) Voir les Instructions, par. 71 et 72, la Circulaire du 22 mars 1860 et la Loi sur la navigation, par. 19.
[2]) Voir les Instructions, par. 73.
[3]) Voir les Lois du 26 septembre 1845 et du 12 octobre 1857, le Règlement du 5 décembre 1859, par. 31 etc. et la Loi sur la navigation, par. 28.

imellem dem oprettede Contract og siden alt hvad han herpaa har udbetalt Karlen. Disse Lister og Contraböger (hvilke sidste bör være indrettede i Ligning med den for de kgl. Skibe nu brugelige Formular) skal Skipperen forevise den nærmeste Indrulleringsbetjent. — — Saa skal og Skipperen fremstille sit Skibs Mandskab for at confereres med Listen. b) Den Embedsmand, for hvilken Listerne forevises, skal da sammenholde dem med Folkenes Certificater og de derudi benævnte Omstændigheder; og naar han efter nöie Undersögelse finder dem rigtige, skal han paategne dem med sin Haands Underskrift og selv beholde den ene Liste samt give Skipperen den anden tilbage med vedbörlig Paategning. — — d) Kan Skipperen ved sin Hjemkomst eller Skibets Oplægning ei gjøre fuldkommen Rede og Rigtighed for hver Mand, han har havt med sig, og det foregives, at nogen af dem paa Reisen er död eller deserteret, da skal Mandskabets eedelige Forklaring derom imodtages, og Forhøret desangaaende strax optages af den vedkommende Rettens Betjent; hvilket forrettes uden Betaling og beskrives paa ustemplet Papir; kan Skipperen da overbevises at have paa Reisen ved utilbörlig Opförsel givet Anledning til nogen Undvigelse, da skal han efter Omstændighederne böde for hver Mand, der saaledes har forladt ham, fra 50 til 100 Rdlr. i Mulct, som tilfalder Sökvæsthuset.[1]) § 65. Paa det at de Söfolk, som af Letsindighed maatte være forledede til at begive sig ud af Riget uden Tilladelse for at söge Tjeneste i fremmed Söfart, ikke skulde formedelst den Straf, de vente, naar de komme hjem, hindres fra at vende tilbage til Fædrelandet, og saaledes ved Landflygtighed blive altfor haardt straffede for det ubetænksomme Skridt, de havde gjort, erklæres herved, at alle undvegne Söfolk skal herefter, naar de frivilligen indfinde sig igjen i Kongens Riger og Lande, være aldeles befriede for den Straf, de ved deres Undvigelse have paadraget sig, og at saadanne Röm-

[1]) Se Reglement af 5 Dec. 1859 § 40.

1803.

entre eux, et plus tard toutes les avances payées au matelot. Ces rôles et ces livrets (les derniers conformes au modèle employé actuellement pour les vaisseaux royaux) doivent être présentés par le capitaine au commissaire de l'inscription maritime le plus proche. — — Le capitaine doit également présenter les gens de l'équipage pour les conférer avec le rôle. b) Le fonctionnaire auquel sont présentés les rôles doit ensuite les comparer avec les certificats des gens de l'équipage et les circonstances y mentionnées et si, après un examen minutieux, il les trouve justes, il doit les revêtir de sa signature, garder lui-même l'un des rôles et rendre l'autre dûment visé au capitaine. — — d) Si, lors de son retour ou du désarmement du navire, le capitaine ne peut pas rendre exactement compte de chaque homme de son équipage, et s'il prétend que quelqu'un est mort pendant le voyage ou qu'il a déserté, la déclaration de l'équipage sera reçue sous serment, et l'enquête sera immédiatement ouverte par le juge du lieu; ces actes sont faits sans frais et écrits sur papier non timbré; si l'on peut convaincre le capitaine d'avoir pendant le voyage par une conduite condamnable donné lieu à des désertions, il doit payer, selon les circonstances, pour chaque homme qui l'a quitté ainsi, une amende de 50 à 100 rdlr. qui revient à la maison des invalides de la marine.[1]) § 65. Afin que les marins qui auront été entraînés par légèreté à quitter le royaume sans permission pour demander service à l'étranger, ne soient pas empêchés par la punition qui les attend à leur retour de revenir dans leur patrie, et qu'ils ne soient pas ainsi trop sévèrement punis par l'exil de l'étourderie qu'ils ont commise, Nous déclarons que les marins déserteurs qui reviennent volontairement dans le Royaume, seront tout-à-fait exempts de la punition qu'ils ont encourue par leur désertion, et que ces déserteurs (pourvu qu'ils n'aient pas commis d'autre crime) peuvent toujours revenir librement, et, en se faisant enrôler, jouir de tous

[1]) Voir le Règlement du 5 décembre 1859, par. 40.

1803. ningsmænd (naar de ellers ingen anden Misgjerning have begaaet) kan stedse uhindret komme tilbage, og ved at lade sig indrullere nyde godt af alle de Privilegier, Friheder og Rettigheder, som de kgl. Söfolk ere tillagte. Iövrigt skal denne §'s Indhold fra Commerce-Collegium bekjendtgjöres ved Consulerne paa alle fremmede Steder, til Efterretning for de undvegne Söfolk, som der maatte opholde sig. [1])

1816. 14 Juni. **Lov om Consulatgebyrernes Erlæggelse for Eftertiden:** De ved Frd. af 3 Marts 1749 og Pl. af 26 April 1773 paabudne Consulatgebyrer skulle for Eftertiden erlægges med $^1/_{16}$ Deel Species pr. Commercelæst. [2])

1821. 17 Juli. **Kgl. Resolution,** hvori bestemmes, at det norske Handelsflag, hvis Bredde skal forholde sig til dets Længde som 16 til 22, skal være höirödt og i fire retvinklede Firkanter være afdelt med et mörkeblaat med en hvid Kant indfattet Kors. De tvende Flagstangen eller Gaffelen, naar Flaget heises fra Mesanen, nærmeste Firkanter skulle være Qvadrater, og hver af dem indtage $^6/_{16}$ Dele af Flaggets Bredde og $^6/_{22}$ Dele af dets Længde, hvorimod de tvende yderste Firkanter ved en lige Bredde skulle indtage de $^{12}/_{22}$ Dele af Flaggets Længde. Bredden af det blaa Kors skal udgjöre $^2/_{16}$ Dele af Flaggets Bredde eller $^2/_{22}$ Dele af dets Længde og Bredden af den hvide Kant $^1/_{16}$ Deel af Flaggets Bredde eller $^1/_{22}$ Deel af dets Længde. [3])

1824. 6 Aug. **Lov angaaende Lodsvæsenet.** — — § 26) Bliver en Lods formedelst Storm og Uveir eller af Forsömmelse fra Skibsförerens Side bortfört udenfor Lodsningens Bestemmelse og Farvande enten til et indenrigsk eller udenrigsk Sted skal Skibsföreren for saa lang Tid Lodsen, efterat Lodsningen var tilendebragt, har været ombord, saavelsom og for den Tid, det efter Ri-

[1]) Cfr. Lov af 12 Oct. 1857 § 37 Litr. e.
[2]) Se Lov af 1 Aug. 1857.
[3]) Se kgl. Res. af 20 Juni 1844 Post 6.

1803. les priviléges, libertés et droits accordés aux marins royaux. Du reste le contenu de ce paragraphe sera publié à l'étranger par les soins du Collège de Commerce et par l'intermédiaire des Consuls afin de servir d'avis aux marins déserteurs qui pourront s'y trouver. [1])

1816. 14 Juin. **Loi relative au paiement des droits consulaires:** Les droits consulaires arrêtés par l'ordonnance du 3 mars 1749 et la lettre patente du 26 avril 1773 seront désormais payés à raison d'un quinzième de speciedaler par last de commerce. [2])

1821. 17 Juill. **Résolution Royale** qui prescrit que le pavillon de la marine marchande de Norvège, dont la largeur sera proportionnée à la longueur comme 16 à 22, doit être d'un rouge vif et divisé en quatre quadrilatères par une croix d'un bleu foncé bordée de blanc. Les deux quadrilatères les plus rapprochés du mât lorsque le pavillon est arboré du mât d'artimon, doivent former des carrés, et chacun d'eux doit occuper six seizièmes de la largeur et six vingt-deuxièmes de la longueur du pavillon. La largeur de la croix bleue doit former deux seizièmes de la largeur ou deux vingtièmes de la longueur du pavillon, et la largeur du bord blanc un seizième de la largeur ou un vingt-deuxième de la longueur du pavillon. [3])

1824. 6 Août. **Loi du lamanage.** § 26) Lorsque, par suite de tempête et de gros temps, ou par la négligence du capitaine, un pilote est emmené hors des parages prescrits à un endroit du royaume ou à l'étranger, le capitaine doit payer au pilote, pour le temps qu'il est resté à bord après avoir terminé son pilotage et pour le temps jugé indispensable pour son retour, et sans compter le droit de pilotage ordi-

[1]) Voir la Loi du 12 octobre 1857, par. 37, lettre e.
[2]) Voir la Loi du 1er août 1857.
[3]) Voir la Résolution Royale du 20 juin 1844, article 6.

1824. meligbed kan antages, at Lodsen behöver til igjen at komme hjem, betale ham foruden de fastsatte Lodspenge ligesaameget som den förste Styrmand i Skibet haver i Hyre samt desuden noget passeligt til Bestridelse af Hjemreisens Omkostninger, hvorimod Etmaalspenge for den Tid bortfalde. Dersom Lodsen, saaledes som i § 20 er anfört, har havt nogen Medhjælper med sig, og denne ogsaa bliver bortfört, skal Skibsföreren ligeledes betale ham (og om det samme er Tilfældet med Flere, da enhver af dem) lige Lön med den bedste Matros i Skibet og desuden Reisepenge til hans Hjem. Skulde herom opstaae Tvistighed imellem Skibsföreren og Lodsen eller dennes Medhjælper, da indstævnes Sagen for og paakjendes af Dommeren paa det Sted, her i Riget, hvor Lodsen sættes i Land og behandles gjæsteretsviis. [1]) Paa fremmede Steder bör vedkommende Consuler söge at forhjælpe de bortförte Lodser og Folk til deres Ret.

1844. 20 Juni. **Kgl. Resolution.** 1. At de forenede Rigers fælles Unionsvaaben skal overeensstemmende med den Protokollen vedlagte Tegning, indrettes saaledes, at Sveriges Vaaben indtager höire og Norges den venstre af Skjoldets verticalt deelte Halvdele; at Kongeættens Vaaben anbringes i Midten, at der over hvert Riges Vaaben anbringes en kgl. Krone, og at det Hele omgives af en kgl. Mantel under en kgl. Krone. Dette Unionsvaaben, som benyttes af Kongen og den kgl. Familie, maa forövrigt kun anvendes ved Anliggender, som angaae begge Riger fælles, samt af Autoriteter eller Embedsmænd, der have at udföre saadanne Forretninger. [2])

2. At det ene Riges særskilte Vaaben ikke maa benyttes ved Forretninger, som angaae det andet, eller af dettes Autoriteter og Embedsmænd.

3. At det ved kgl. Resolution af 7de Marts 1815 for begge Riger fastsatte fælles Unionsflag

[1]) Söfartslovens § 124.

[2]) Se Consulsinstruxen § 63 No. 4.

naire, les gages du second et une somme convenable pour les frais de retour, mais le paiement par journée n'a pas lieu pendant ce même temps. Lorsque le pilote, comme il a été prévu au paragraphe 20, a été accompagné d'un aide qui est également emmené, le capitaine doit lui payer (et s'il y en a plusieurs, à chacun d'eux) les gages du premier matelot du navire, sans compter les frais de retour. Si à cette occasion il s'élève des contestations entre le capitaine et le pilote ou son aide, l'affaire sera jugée par le tribunal du lieu dans le royaume où le pilote est débarqué, et traitée sans délai. [1]) A l'étranger les Consuls doivent défendre les droits des pilotes et gens de mer emmenés. 1824.

Résolution Royale. 1. Que les armes d'union des Royaumes Unis seront, conformément au dessin joint au protocole, disposées de telle manière, que les armes de Suéde occupent le côté droit et celles de Norvège le côté gauche des moitiés verticalement divisées de l'écusson; que les armes de la famille Royale sont placées au milieu, que les armes de chacun des Royaumes sont surmontées d'une couronne Royale, et que le tout est entouré d'un manteau Royal surmonté d'une couronne Royale. Ces armes d'union, dont se serviront le Roi et la famille Royale, ne seront employées que dans les affaires qui concernent les deux Royaumes conjointement, et par les autorités ou employés chargés de ces affaires. [2]) 1844. 20 Juin.

2. Que les armes particulières de l'un des Royaumes ne doivent être employées, ni dans les affaires qui concernent l'autre, ni par les autorités et employés de celui-ci.

3. Que le pavillon d'union commun pour les deux Royaumes, déterminé par la résolution Roya-

[1]) Voir la Loi sur la navigation, par. 124.

[2]) Voyez les Instructions, par. 63, n° 4.

forandres saaledes, at det for ethvert af Rigerne skal være ligt dets nuværende Handelsflag, dog saaledes: a. at dette Unionsflag skal have Split og Tunge; og b. at Flaggets överste Fiirkant nærmest Stangen skal udgjöre et for begge Riger fælles Unionstegn, som dannes ved en lige fordeelt Sammensætning af de til begge Rigers Flag hörende Farver saaledes som vedlagte Tegning nærmere udviser, ligesom heromhandlede Unionstegn bliver at bringe i Vimplen.

4. At som Orlogsgjös og til Brug for de forenede Rigers Gesandter og Consuler hos fremmede Magter skal bruges et Flag, der bliver overeensstemmende med Unionstegnet i Orlogsflaggene.

5. At Kongeflagget eller det Flag, som benyttes af Kongen og den Kongelige Familie, skal være overeensstemmende med Orlogsflagget, nemlig saaledes at det svenske Orlogsflag benyttes paa svensk og det norske paa norsk Fartöi, i begge Tilfælde med det oven fastsatte Unionsvaaben anbragt i Midten af Flagget.

6. At begge Rigers Handelsflag saavelsom de Flag, der i begge Riger benyttes paa Told- og Postfartöier eller hvorsomhelst, hvor Orlogsflag ikke benyttes, men Nationaliteten skal repræsenteres, forandres saaledes, at med Bibehold forövrigt af det i ethvert af Rigerne antagne Flag, dets överste Fiirkant, nærmest Stangen, skal bestaae af det for Orlogsflagget ovenfor bestemte Unionstegn, og bör svenske og norske Handelsfartöier, for i udenlandsk Havn at kunne erholde Beskyttelse og Bistand af Hans Kongelige Majestæts Gesandtskaber og Handelsagenter, fra og med næstkommende Aars Begyndelse anlægge det nye Flag. [1])

10 Juli. **Kongelig Resolution.** Det norske Rigsvaaben er, saaledes som antydet paa vedlagte af Hans Ma-

[1]) Se Kgl. Res. af 17 Juli 1821.

1844.

le du 7 mars 1815, sera changé de telle façon, qu'il sera pour chacun des Royaumes le même que son pavillon de commerce actuel, en observant toutefois: a. que ce pavillon d'union sera fendu en cornette; et b. que le carré supérieur le plus rapproché du mât sera une marque d'union commune pour les deux Royaumes, et formée par une composition également distribuée des couleurs des pavillons des deux Royaumes (voir le dessin ci-joint); cette marque d'union sera aussi placée dans la flamme.

4. Que le pavillon de beaupré et le pavillon des Légations des Royaumes Unis auprès des Puissances étrangères seront conformes à la marque d'union des pavillons de la marine Royale.

5. Que le pavillon Royal ou le pavillon employé par le Roi et la famille Royale sera conforme au pavillon de la marine Royale, de sorte que le pavillon suédois sera employé à bord d'un vaisseau suédois et le pavillon norvégien à bord d'un vaisseau norvegien; dans l'un et l'autre cas les armes d'union ci-dessus déterminées seront placées au milieu du pavillon.

6. Que le pavillon de la marine marchande des deux Royaumes, de même que les pavillons employés à bord des bâtiments de poste et de douane des deux Royaumes ou en tout autre cas où le pavillon de la marine Royale n'est pas employé, mais où la nationalité doit être représentée, sera changé de telle manière qu'en conservant le pavillon particulier pour chacun des Royaumes, le carré supérieur le plus rapproché du mât sera formé par la marque d'union ci-dessus déterminée; et les bâtiments de commerce suédois et norvégiens, voulant jouir, dans des ports étrangers, de la protection et de l'assistance des Légations et des Agents de commerce de Sa Majesté, devront porter le nouveau pavillon à partir du commencement de l'année prochaine. [1])

Résolution Royale. Les armes du Royaume de Norvége sont, ainsi qu'on le verra par le dessin 10 Juill.

[1]) Voyez la Résolution Royale du 17 juillet 1821.

1844. jestæt naadigst approberede Tegning: Et rödt firkantet Skjold, i hvilket sees en nederst fra Venstre og opad til Höire i fremadskridende Stilling opreist kronet gylden Löve med aabent Gab og udstrakt Tunge, holdende i Forlabberne en oplöftet Stridsöxe med gyldent Skaft og Blad af Sölv; over Skjoldet en Kongelig Krone.

30 Nov. **Kongelig Resolution.** Som en Fölge af de afgivne naadigste Bestemmelser betræffende Orlogsflaget og Rigsvaabenet, finder Hans Majestæt, at den norske Cocarde bör indrettes saaledes, at den udtrykker de i Rigets ovennævnte Emblemer indeholdte Farver.

Hans Majestæt bestemmer og befaler derfor naadigst:

1. Den norske Nationalcocarde skal for Fremtiden være höiröd, i Kanten omgiven af en Cirkel, der inderst har en smal hvid, i Midten en dobbelt saa bred mörkeblaa og yderst atter en smal hvid Kant.

2. Denne Cocarde, som træder istedetfor den hidtil befalede, anlægges efterhaanden, fra næstkommende 1ste Januar at regne, af samtlige civile Embedsmænd og Betjente, der benytte Uniform, af begge Militæretaterne samt af Borgervæbningerne og Brandkorpserne.

1845.
7 Juni. **Lov om Fartöiers Maaling.** § 1. Ved Maaling af Fartöiers Störrelse ansættes denne i Commercelæster, hvoraf enhver indeholder 165 Cubikfod. § 2. Ethvert indenlandsk Fartöi, som er 2 Commercelæster og derover, skal paa den Maade, som af Kongen bestemmes, være maalt. Maalet, som i ikke mindre Dele end halve Læster ansættes, bliver at paabrænde Fartöiet og at indföre i Maalebrevet, der stedse bör fölge Fartöiet. Ligeledes paabrændes Fartöiet det norske Vaaben og Ordene: „Norsk Eiendom". [1]) Udenrigske Fartöier skulle ogsaa

[1]) Brændingen skeer paa Bjælken i Storlugen, men i

ci-joint: Un écusson rouge carré, sur lequel on voit un lion d'or couronné, dressé sur ses pattes de derrière dans la direction de l'angle inférieur à gauche vers l'angle supérieur à droite et dans une attitude de mouvement, la gueule béante et la langue tendue, tenant entre les pattes de devant une hache d'armes levée au manche d'or et à la lame d'argent; l'écusson est surmonté d'une couronne Royale. 1844.

Résolution Royale. En conséquence des règles relatives au pavillon de la marine Royale et aux armes du Royaume, Sa Majesté trouve que la cocarde norvégienne doit être faite de manière à représenter les couleurs qui se trouvent dans les emblêmes ci-dessus du Royaume. 30 Nov.

Sa Majesté ordonne donc ce qui suit:

1. La cocarde nationale norvégienne sera à l'avenir d'un rouge vif, le bord entouré d'un cercle ayant un bord blanc étroit à l'extrémite intérieure, un bord bleu foncé de la double largeur au milieu et un autre bord blanc étroit à l'autre extrémité.

2. Cette cocarde, qui remplacera celle qui a été adoptée jusqu'à ce jour, sera portée, à partir du 1er janvier de l'année prochaine, par tous les employés et fonctionnaires civils portant uniforme, par les deux états militaires, les gardes nationales et les corps des pompiers.

1845.
Loi relative au jaugeage des navires. § 1. En mesurant le navire on établit son tonnage en lasts de commerce dont chacun occupe un espace de cent soixante-cinq pieds cubes. § 2. Tout navire national de deux lasts de commerce et au-dessus doit être mesuré conformément aux prescriptions données par le Roi. Le tonnage qui n'indiquera point d'espace moindre d'un demi-last sera marqué sur le navire avec un fer chand et inscrit dans le certificat de jauge qui doit toujours rester à bord. Les armes de Norvège et les mots: „Propriété norvégienne" sont marqués sur le navire par le même procédé. [1]) Les navi- 7 Juin.

[1]) Les marques doivent être apposées sur la solive

maales, forsynes med Maalebrev samt paabrændes Maalet, naar det for Afgifters Beregning er fornödent. § 3. Uagtet et Fartöi med norsk Maalebrev er forsynet, skal det dog være saavel Toldvæsenet som Skipperen eller Rederen uformeent at faa samme ommaalt. Naar et Fartöi ved Ombygning eller paa anden Maade faaer en Forandring, hvorved dets Drægtighed foröges 1 Commercelæst eller derover, paaligger det vedkommende Reder eller Skipper som Pligt at anmelde det til ny Maaling, forinden det igjen sættes i Fart eller indtager Ladning. I ethvert Tilfælde, hvor et Fartöis Drægtighed ved Ommaalingen befindes at være forskjellig fra dets forhen udmaalte Störrelse (§ 2), ligesom og naar Fartöiet ifölge speciel Tilladelse gives et andet Navn, skal nyt Maalebrev udstedes; men Forandring af Eier eller Skipper paategnes alene det Fartöiet forhen meddeelte Maalebrev. [1]) § 4. Fartöierne maales og Maalebrevene udfærdiges af Toldvæsenets Betjente. Maalebrevene skrives paa ustemplet Papir, og paasees det, at de, saafremt Naturalisationsafgift af Fartöierne skal erlægges, ikke udstedes, förend denne er betalt. [2]) — — § 7. Undlader en Reder eller Skipper at anmelde for Toldvæsenet nogen med hans Fartöi foretagen Forandring, böder han for hver fuld Commercelæst, hvormed dets Drægtighed er bleven forhöiet 2 Speciedaler og desuden det femdobbelte Belöb af de som Fölge af den ikke anmeldte Forandring forlidet erlagte Afgifter til det Offentlige.

20 Sept. **Lov om Toldvæsenet.** [3]) — — § 9. Naar et fra Udlandet kommende Fartöi er bestemt til indenrigsk Sted, skal Skipperen være forsynet med en forud affattet og af ham selv underskreven Fortegnelse over samtlige indehavende Varer,

aabne Baade paa Seiltoften. Cfr. Consulsinstruxens § 44.

[1]) Se Skrivelse af 20 Mai 1857, Söfartslovens § 4 og Pl. af 10 Novbr. 1860 § 5.

[2]) Denne Afgift blev hævet i Aaret 1857.

[3]) Cfr. Circulærer af 5 Januar 1846 og 17 Mai 1854.

res étrangers doivent également être mesurés, pourvus de lettres de jauge et marqués, toutes les fois que cela est nécessaire pour le calcul des droits. § 3. Bien qu'un navire soit pourvu d'une lettre de jauge norvégienne, il est permis à la douane, aussi bien qu'au capitaine ou à l'armateur, de le faire mesurer de nouveau. Si, par suite de reconstruction ou de toute autre façon, un navire subit un changement qui augmente son tonnage d'un last de commerce ou plus, il est enjoint à l'armateur ou au capitaine intéressé d'en demander un nouveau jaugeage avant de le faire charger ou de le mettre en route. Dans tous les cas où le tonnage d'un navire par le nouveau jaugeage se trouve différent de l'ancien (§ 2), aussi bien que dans le cas où conformément à une autorisation spéciale, le navire reçoit un autre nom, il sera délivré un nouveau certificat de jauge; mais, en cas de changement de propriétaire ou de capitaine, il en est seulement fait mention sur l'ancien certificat de jauge. [1]) § 4. Les navires sont mesurés et les certificats de jauge délivrés par les employés de la douane. Les certificats de jauge sont faits sur papier non timbré, et, s'il y a lieu, il doit être veillé à ce qu'ils ne soient pas délivrés avant le paiement du droit de naturalisation. [2]) — — § 7. Si un armateur ou capitaine néglige d'informer la douane des changements subis par son navire, il paie pour chaque last de commerce entier dont le tonnage se trouve augmenté une amende de 2 speciedaler et en outre cinq fois les droits payés en moins au Trésor par suite de cette négligence.

Loi des douanes. [3]) — — § 9. Quand un navire arrivant d'un pays étranger est destiné pour un port norvégien, le capitaine doit être pourvu d'un manifeste indiquant toutes les marchandises de son chargement, les provisions et 20 Sept.

de la grande écoutille, mais sur le maître-banc des bateaux ouverts. Voir les Instructions pour les consuls, § 44.

[1]) Voir la Lettre du 20 mai 1857, la Loi sur la navigation, par. 4, et la Lettre patente du 10 novembre 1860, § 5.

[2]) Ce droit a été supprimé en 1857.

[3]) Voir les Circulaires du 5 janvier 1846 et du 17 mai 1854.

Skibsprovisioner og andre Skibsfornödenheder, hvilken Fortegnelse han har at afgive til den först omberdkommende Toldbetjent.

§ 10. Denne Varefortegnelse, som kan affattes i hvilketsomhelst europæisk Sprog, bör være nöiagtig og bestemt. Opgaver med de ubestemte Udtryk „Colys“ eller „Emballager“ ere ikke tilstrækkelige, hvorimod Skipperen skal angive Emballagernes Slags ved Anförsel af eller Henförsel til deres i Handelen almindeligen antagne Benævnelse, saasom:

a) ved flydende Varer, om Foustagerne ere Piber, Oxehoveder, Tönder, Ankere, eller til hvilken af disse eller til andre i Handelen antagne og bekjendte Störrelser de kunne henföres; b) ved törre Varer i Foustager, om det er Fade, Tönder, Halvtönder, Fjerdinger, Ottinger, eller til hvilke andre almindeligen bekjendte Störrelser de kunne henföres; c) ved Varer i andre Emballager, om de ere i Baller, Pakker, Bundter, Kasser, Kurve o. s. v.

Varer fra udenrigske Steder, som efter fremmed Maal eller Vægt i Manifest, Toldpas, Connossement eller Factura ere anförte, kunne af Skipperen, hvis han vedlægger saadanne Documenter, i Overeensstemmelse med samme anföres paa Varefortegnelsen efter saadant Maal eller Vægt.

Skibsfornödenhedernes Mængde opgives paa Fortegnelsen enten saadan, som denne var paa Afseilingsstedet, eller paa den Tid, da Fortegnelsen til förste omberdkommende Betjent afgives. [1])

[1]) **Formular:** „Jeg Skipper N. N., kommende fra N. N. og bestemt til N. N., med Skib N. N., tilhörende N. N. i N. N., og drægtigt N. N. Commercelæster efter N. N. Steds Maalebrev af . . . . . erklærer i dette at indehave fölgende og ikke flere eller andre Varer:

Mærket N. N. 30 er tredive Oxehoveder Viin,
- . . . 20 er tyve Piber Brændeviin,
- . . . 10 er ti Ankere Brændeviin,
- . . . 15 er femten Foustager Kaffe,
- . . . 5 er fem Foustager,
- . . . 10 er ti Tönder Smör,
- . . . 20 er tyve Fjerdinger Do.,
- . . . 6 er sex Baller,

autres objets d'équipement, antérieurement rédigé et signé par lui-même, lequel manifeste doit être remis au premier employé de la douane qui arrive à bord.

§ 10. Ce manifeste, qui pourra être rédigé dans une langue européenne quelconque, doit être exact et précis. Des déclarations en expressions vagues telles que „colis“ ou „emballages“ ne suffisent point; le capitaine doit au contraire désigner l'espèce des emballages en se servant des dénominations généralement adoptées dans le commerce, savoir:

a) pour les liquides, il doit indiquer si les futailles sont des pipes, muids, tonneaux, barriques, ou si elles peuvent être comprises dans ces mesures ou d'autres adoptées et connues dans le commerce; b) pour les marchandises sèches en futailles, si ce sont, soit des tonneaux, demi-tonneaux, quartauts ou huitièmes de tonneaux, soit d'autres mesures généralement connues dans le commerce; c) pour les marchandises en d'autres emballages, si ce sont des ballots, paquets, balles, caisses, corbeilles etc.

Les marchandises étrangères qui dans le manifeste, le passeport de douane, le connaissement ou la facture sont spécifiées en mesure ou poids étrangers, pourront, si ces documents y sont annexés, être indiquées de même par le capitaine dans le manifeste.

La quantité des objets d'équipement du navire sera indiquée dans le manifeste, soit telle qu'elle était au lieu du départ, soit telle qu'elle était au moment où le manifeste a été remis au premier employé de douane arrivant à bord. [1])

[1]) **Modèle de Manifeste:** Je soussigné N. N., capitaine, venant de . . . . et destiné à . . . . commandant le navire . . . . appartenant à . . . . demeurant à . . . . du tonnage de . . . . d'après le certificat de jauge du port de . . . . en date du . . . . déclare que le dit navire ne renferme que les marchandises suivantes:

Marque . . . 30, je dis trente muids de vin,
- . . . 20 - - vingt pipes d'eau de vie,
- . . . 10 - - dix ancres d'eau de vie,
- . . . 15 - - quinze futailles de café,
- . . . 5 - - cinq futailles,
- . . . 10 - - dix barils de beurre,

§ 11. Den Betjent, til hvem Varefortegnelsen först afgives, forsyner den med Foreviisningspaategning og forsegler den strax i Overvær af Skipperen, hvem den tilbageleveres, og som har at fremlægge samme for de senere ombordkommende Betjente samt at aflevere den paa Lossestedet.

§ 12. De Skipperen efter forestaaende §§ paahvilende Pligter skulle i hans Fraværelse paaligge Styrmanden. [1])

§ 26. Naar Skipperen ønsker at losse, anmelder han dette paa Toldboden for vedkommende Kasserer, af hvem derpaa den af Skipperen afgivne Varefortegnelse, saafremt denne er affattet i det norske Sprog, bogföres som hans Generalangivelse. Er Fortegnelsen derimod affattet i et fremmed Sprog, saa har Skipperen ved sin Anmeldelse til Losning som Generalangivelse at fremlægge en af ham selv underskreven Oversættelse af Varefortegnelsen. Er Skipperen ikke forsynet med nogen Gjenpart, hvorefter Oversættelsen kan forfattes, kan den af ham afleverede Varefortegnelse udlaanes ham til at afbenyttes paa Toldcontoret.

§ 37. Naar der paa et ankommet Fartöi befinder sig Reisende, er Skipperen fritagen for at anföre paa sin Varefortegnelse de Kufferter og Emballager, hvori deres Töi findes, hvorimod han har at paasee, at samme ikke bringes fraborde,

Mærket N. N. 4 er fire Pakker,
- . . . 9 er ni Kasser,
- . . . 10 er ti Kister;
Uden Mærke 5 er fem Kurve Steentöi,
12 er tolv Bundter Hamp,
200 er to Hundrede Tönder Rug,
11 er elleve Sække Hvedemeel,
10 er ti Toppe Raffinade.
Til Skibsbrug:
2 er to Tönder Tjære,
1 er een Tönde Beeg,
1 er een Rul Seildug,
16 er sexten Pund Talglys,
1000 er eet Tusinde Pund Bröd,
2 er to Tönder Kjöd,
5 er fem Pund Sukker,
5 er fem Pund Kaffe.

[1]) Se Söfartsloven § 27.

1845.

§ 11. L'employé de la douane qui recevra le premier le manifeste le pourvoira de son visa et le cachettera aussitôt en présence du capitaine à qui il est rendu et qui doit le présenter aux employés de douane arrivant à bord plus tard et le remettre au lieu du déchargement.

§. 12. En cas d'absence du capitaine, les devoirs à lui imposés par les paragraphes précédents seront remplis par le second. [1])

§ 26. Lorsque le capitaine désire opérer le déchargement, il doit en informer le caissier de la douane, qui enregistrera comme déclaration générale le manifeste des marchandises remis par le capitaine, s'il est écrit en langue norvégienne. Si le manifeste est écrit dans une langue étrangére, le capitaine, déclarant son intention de décharger, doit présenter comme déclaration générale une traduction du manifeste des marchandises signée par lui. Si le capitaine n'est pourvu d'aucune copie du manifeste, d'après laquelle la traduction peut être faite, le manifeste des marchandises délivré par lui peut être mis à sa disposition dans le bureau de la douane.

§ 37. Lorsqu' il y a des passagers à bord d'un navire arrivé, le capitaine n'est pas tenu de mentionner dans son manifeste les coffres et les emballages où se trouvent leurs bagages; mais il doit avoir soin que les dits bagages ne soient pas

Marque . . . 20, je dis vingt quart-barils de beurre.
- . . . 6 - - six ballots,
- . . . 4 - - quatre paquets,
- . . . 9 - - neuf caisses,
- . . . 10 - - dix cassettes.
Sans marque 5, je dis cinq corbeilles de faïence,
- - 12 - - douze bottes de chanvre,
- - 200 - - deux cents tonneaux de seigle,
- - 11 - - onze sacs de farine de froment,
- - 10 - - dix pains de sucre raffiné.
Pour l'usage du navire:
2, je dis deux tonneaux de goudron,
1 - - un tonneau de poix,
1 - - un rouleau de toile à voile.
16 - - seize livres de chandelles,
1000 - - mille livres de biscuit,
2 - - deux tonneaux de viande,
5 - - cinq livres de sucre,
5 - - cinq livres de café.

[1]) Voir la Loi sur la navigation, par. 27.

förend de af Toldvæsenets Betjente ere efterseede, og have de Reisende selv at gjöre speciel Angivelse over de toldbare Varer, der ved Eftersyn i disse deres Gjemmer ere forefundne.

Alt andet de Reisende tilhörende Gods ansees derimod som Dele af Lasten, i Henseende til hvilke Skipperen har de samme Pligter, som angaaende den övrige Ladning.

§ 55. Udenrigske Fartöier er det ikke tilladt at henföre Varer indtagne paa et indenrigsk Sted til et andet Sted her i Landet. Dog skal det ikke herved være formeent fremmede Skibe at indtage deres til udenrigske Steder bestemte Ladninger eller udlosse deres Ladninger fra Udlandet ved forskjellige norske Toldsteder, og det endog ikke om de indförte Varer allerede ere udlossede eller fortoldede, forudsat at de i samme Fartöi og paa samme Reise henföres til et andet Toldsted. [1])

§ 134. Den Skipper, der ikke er forsynet med eller ikke paa Opfordring til de ombordkommende Betjente afgiver den i denne Lovs § 9 befalede Varefortegnelse, eller hvis Varefortegnelse ikke er affattet med den Bestemthed, Loven foreskriver, straffes med en Mulct til Statskassen af 5—100 Spd.

Lader den Skipper, der ikke i rette Tid har afgivet den paabudne Varefortegnelse, hengaae 24 Timer, efterat han til sit Lossested er ankommen, uden at afhjælpe denne Mangel, böder han desuden 15 Speciedaler for hvert Dögn fra Ankomsten, indtil Fortegnelse over Ladningen istandbringes og til Toldkassereren indleveres.

§ 146. Forseer en Skipper sig imod denne Lovs § 37 ved at lade ilandbringe Reisendes Töi, förend samme af Toldbetjentene er efterseet, böder han derfor fra 1 til 10 Speciedaler.

§ 147. Befindes i et Fartöi andre, flere eller

[1]) Se Lov af 26 August 1854 og det der Citerede.

enlevés du bord avant d'avoir été visités par les douaniers, et les passagers doivent eux-mêmes faire une déclaration spéciale des marchandises renfermées dans leurs malles et sujettes aux droits de douane.

Tous les autres objets appartenant aux passagers sont considérés comme faisant partie du chargement, et en ce qui les concerne le capitaine à les mêmes devoirs à remplir qu'à l'égard du reste du chargement.

§ 55. Il n'est pas permis aux navires étrangers de faire le cabotage entre les différents ports du royaume. Toutefois il n'est pas défendu aux navires étrangers de charger les marchandises destinées à l'étranger ou de décharger les marchandises étrangères dans différents bureaux de douane norvégiens, quand même les marchandises importées auront déjà été déchargées ou soumises aux droits de douane, pourvu qu'elles soient transportées à un autre bureau de douane dans le même navire et pendant le même voyage. [1])

§ 134. Si le capitaine n'est point pourvu du manifeste des marchandises exigé par le § 9 de cette loi, s'il ne le remet pas, sur leur demande, aux employés de la douane qui arrivent à bord, ou si le dit manifeste n'est pas fait avec la précision prescrite par la loi, il sera puni d'une amende de 5 à 100 speciedaler.

Si le capitaine, qui n'a pas remis en temps voulu le dit manifeste des marchandises, laisse passer 24 heures après son arrivée au lieu du déchargement, sans remédier à ce défaut, il paiera en outre 15 speciedaler pour toutes les 24 heures heures à compter de son arrivée jusqu'à ce que le manifeste du chargement soit fait et remis au caissier de la douane.

§ 146. Si un capitaine contrevient au § 37 de cette loi en faisant débarquer les bagages des passagers avant qu'ils aient été visités par les douaniers, il sera condamné à une amende de 1 à 10 speciedaler.

§ 147. S'il se trouve à bord d'autres objets

[1]) Voir la Loi du 26 août 1854 et les citations qui s'y trouvent.

færre Pakker, Foustager o. s. v. eller uindpakkede Varer, end den af Skipperen efter §§ 9 og 26 afgivne Varefortegnelse ommelder, og Varerne ere afgiftspligtige, da erlægger Fartöiets Fører, forsaavidt som Straf for tilsigtet Toldsvig ei bliver at anvende, i Mulct Indförselstoldens tredobbelte Belöb, saafremt dette ikke overgaaer Trediedelen af Varernes Værdi, men en Trediedeel af Værdien, naar det tredobbelte Toldbelöb er höiere.

Varer, der ere opgivne i udenlandsk Maal, omsættes for at undersöge Fortegnelsens Overeensstemmelse med den forefundne Mængde, i norsk Huulmaal. Ere flere Varer undereet anholdte, beregnes Mulcten efter forestaaende Regel for hver Varesort særskilt. Istedetfor ovenanförte Mulct böder den Skyldige for hvert angivet, men under Udlosningen ei forefundet Colly, hvis Indhold er ubekjendt, fra 2 til 80 Speciedaler.

For Overmaal eller Undermaal af Styrtegods bödes ikke, saafremt Forskjellen mellem den angivne og den forefundne Mængde ei udgjör af Malt, Potetes og Salt over 12 Procent og af andet Styrtegods over 8 Procent, men i modsat Tilfælde bödes for det hele Over- eller Undermaal.

Istedetfor den i nærværende § fastsatte Straf træder en Mulct af indtil 10 Speciedaler eller Straflöshed, naar det af Omstændighederne er umiskjendeligt, at ingen Toldsvig kan have været tilsigtet med den i Varefortegnelsen befundne Urigtighed.

For Varefortegnelsens Uovereensstemmelse med de forefundne Skibsprovisioner bödes ikke, saafremt denne Uovereensstemmelse ikke er större, end at den kan hidröre fra Forbruget efter Varefortegnelsens Affattelse.

plus ou moins nombreux, soit paquets, futailles etc., soit marchandises non emballées, que ceux mentionnés dans le manifeste des marchandises remis par le capitaine, et que ces objets soient sujets aux droits, le commandant du navire, si toutefois il n'y a pas de fraude, paiera une amende du triple du montant des droits d'importation, pourvu que cette somme ne dépasse pas le tiers de la valeur des marchandises; dans le cas contraire il ne paiera que le tiers de la valeur.

Les marchandises déclarées en mesures étrangères seront réduites en mesures norvégiennes, afin de vérifier l'exactitude du manifeste avec la quantité trouvée. Si plusieurs marchandises sont saisies à la fois, l'amende sera payée selon les règles précédentes pour chaque espèce de marchandises séparément. Au lieu de la dite amende le coupable paiera pour chaque colis déclaré, mais non retrouvé pendant le déchargement et dont on ignore le contenu, une amende de 2 à 80 speciedaler.

Pour les quantités qui se trouveront en plus ou en moins dans une cargaison jetée dans le bâtiment sans emballages, on ne paiera pas d'amende, si la différence entre la quantité déclarée et celle trouvée n'excède pas douze pour cent pour la drêche, les pommes de terre et le sel, et huit pour cent pour d'autres marchandises semblables, mais dans le cas contraire on paiera l'amende pour toutes les quantités qui se trouveront en plus ou en moins.

La peine fixée par ce paragraphe sera remplacée par une amende jusqu'à 10 speciedaler, ou par l'impunité, si les circonstances prouvent infailliblement que l'erreur du manifeste n'a pas été faite dans une intention de fraude.

Quant à la non-conformité du manifeste avec les provisions de bord trouvées dans le navire on ne paiera point d'amende, si cette non-conformité peut provenir de la consommation de l'équipage après la rédaction du manifeste.

26 Sept. **Lov angaaende Forandringer i Söindrulleringsforordningen af 3 Juni 1803.** — — § 3. Bestemmelserne i Forordningen af 3 Juni 1803 § 56

Loi sur les changements apportés à l'Ordonnance relative à l'Inscription Maritime du 3 juin 1803. — — § 3. Les prescriptions de l'Ordonnance 26 Sept.

skulle ikke være anvendelige paa Fartöier, der gaa i indenrigsk Fart, hvorimod enhver Förer af Fartöi i saadan Fart skal være forpligtet til, saavel naar Fartöiet förste Gang i Aaret udgaaer paa Reise udenfor det Tolddistrict, hvori det hörer hjemme, som naar Fartöiet kommer tilbage for at oplægges, og ellers hver Gang der foregaaer nogen Forandring med dets forhyrede söindrullerede Mandskab, at meddele enten nærmeste Indrulleringsbetjent eller Toldcontoret 2de ligelydende Fortegnelser over de Söindrullerede, der fare med Fartöiet, tilligemed Forklaring over disses Hjemsted, Alder, Befarenhedsgrad m. m., saaledes affattede, som af Kongen bestemmes. Af disse Fortegnelser leveres det ene Exemplar tilbage med Foreviisningspaategning, for hvilken Paategning ingen Betaling erlægges, medens det andet bliver beroende hos Indrulleringsbetjenten eller Toldcontoret, for ved Maanedens Udgang at oversendes til vedkommende Indrulleringschef.

§ 4. Den ved Lovgivningen om Söindrullering befalede Mynstring, nemlig Fremstilling af Mandskabet for Indrulleringsbetjenten til Conference med Bemandingslisten, af hvilken et Exemplar derhos ved Udgaaende afleveres, skal for Eftertiden kun finde Sted ved Fartöi, som gaar i udenrigsk Fart, og da saavel naar Fartöiet förste Gang i Aaret gaaer ud, som ved dets Tilbagekomst til indenrigsk Havn for at oplægges. I Mellemtiden er Mynstring unfornöden, om Fartöiet end i Aarets Löb foretager flere Reiser, medmindre der med dets forhyrede söindrullerede Mandskab foregaaer nogen Forandring. Förere af udenrigske Fartöier ere kun forpligtede til at lade paamynstre og afmynstre, naar de hyre eller afskedige norske Folk.

§ 5. Den Fartöisförer, som undlader at meddele den i § 3 ommeldte Fortegnelse eller paa befalet Maade at lade sit söindrullerede Mandskab mynstre i de Tilfælde, hvori Mynstring ved denne Lovs § 4 er foreskreven, straffes med Böder fra 2 til 50 Speciedaler. Böderne tilfalde Statskassen. [1])

[1]) Se Lov af 12 Oct. 1857 § 23, Regl. 5 Dec. 1859 §§ 31 til 46 samt Pl. af 10 Novbr. 1860 § 2.

du 3 juin 1803, par. 56, ne seront pas appliquées aux navires employés à la navigation avec l'étranger; mais tous les ans, lorsque le navire sort pour la première fois du bureau de douane auquel il appartient, lorsque le navire revient pour être désarmé, et autrement chaque fois qu'il s'opère un changement dans les hommes enrôlés de l'équipage engagé, le commandant est tenu de faire tenir à l'employé de l'inscription maritime le plus proche ou au bureau de douane deux listes identiques des marins enrôlés qui se trouvent à bord du navire, accompagnées de détails sur les domicile, âge, grade etc., rédigés d'après les ordres du Roi. Un exemplaire visé de ces listes est rendu au capitaine sans frais, tandis que l'autre reste entre les mains de l'employé de l'inscription maritime ou du bureau de douane, afin d'être envoyé à la fin du mois au commissaire de l'inscription maritime.

§ 4. L'inspection ordonnée par les lois sur l'inscription maritime, c'est-à-dire la présentation de l'équipage à l'employé de l'inscription maritime pour être conféré avec le rôle d'équipage dont le capitaine délivre un exemplaire au départ, n'aura désormais lieu que pour les navires employés à la navigation avec l'étranger, lors de leur départ pour le premier voyage de l'année et de leur retour dans un port norvégien pour être désarmés. Dans l'intervalle aucune inspection n'est nécessaire, quand même le navire ferait plusieurs voyages dans le courant de l'année, à moins de changement dans les marins enrôlés. Les capitaines des navires étrangers ne sont soumis à l'inspection que lorsqu'ils louent ou congédient des marins norvégiens.

§ 5. Le commandant d'un navire qui néglige de présenter les listes mentionnées dans le paragraphe 3 ou de faire faire l'inspection des marins enrôlés de son équipage, est passible d'une amende de 2 à 50 speciedaler. Les amendes sont versées au Trésor public. [1])

[1]) Voir la Loi du 12 octobre 1857, pag. 23, le Règlement du 5 décembre 1859, par. 31 à 46, et la Lettre patente du 10 novembre 1860, § 2.

1846. 5 Jan. **Circulære fra Finants- og Tolddepartementet:** Ifølge den for Norge fra förstkommende 1 April i Kraft trædende nye almindelige Lov om Toldvæsenet af 20 September 1845, dens §§ 9 og 10, skal Föreren af ethvert fra Udlandet ankommende her til Riget bestemt Fartöi være forsynet med en forudaffattet og af ham selv underskreven Fortegnelse over samtlige indehavende Varer, Skibsprovisioner og andre Skibsfornödenheder, hvilken Fortegnelse han har at afgive til den Toldbetjent, der först kommer ombord i Fartöiet, efterat det er kommet i norsk Farvand, hvad enten det ligger for Anker eller er under Seil. Denne Varefortegnelse, der kan være affattet i hvilketsomhelst europæisk Sprog, skal være bestemt og nöiagtig, saaledes at Emballagernes Slags angives ved Anförsel af eller Henförsel til deres i Handelen almindelig antagne Benævnelse. Er Varefortegnelsen affattet i det norske Sprog, bliver den efter ovennævnte Lovs § 26 ved Losningen at benytte som Skipperens Generalangivelse; er den derimod affattet i et fremmed Sprog, har Skipperen ved Anmeldelsen til Losning som Generalangivelse at fremlægge en af ham selv underskreven Oversættelse af Varefortegnelsen. Den Skipper, som ikke er forsynet med eller paa Opfordring afleverer til den ombordkommende Betjent den omhandlede Varefortegnelse, eller som ikke har affattet den med den Bestemthed, Loven foreskriver, ansees med Böder fra 5 til 100 Spd., og saafremt den Skipper, der ikke i rette Tid har afgivet den paabudne Varefortegnelse, lader hengaae 24 Timer, efterat han til sit Lossested er ankommen, uden at afhjælpe denne Mangel, böder han desuden 15 Spd. for hvert Dögn fra Ankomsten, indtil Fortegnelse over Ladningen istandbringes og til Toldkassereren indleveres.

Da Forskriften om her til Riget bestemte Skipperes Forpligtelse til at være forsynede med en Varefortegnelse af ovenanförte Beskaffenhed gjör en væsentlig Forandring i det hidtil bestaaende Forhold, hvorefter Vedkommende have havt en Frist af 24 Timer efter Ankomsten til Losse-

Circulaire du Ministère des finances et des douanes: Conformément aux paragraphes 9 et 10 de la nouvelle loi générale des douanes du 20 septembre 1845, qui entre en vigueur le 1[er] avril prochain, le capitaine de tout navire arrivant de l'étranger en destination de Norvège doit être pourvu d'un manifeste rédigé d'avance et signé par lui, indiquant toutes les marchandises, provisions de bord et autres objets d'épuipement. Ce manifeste doit être remis au premier employé de la douane qui se présente à bord après l'arrivée du navire dans les parages norvégiens, que le navire soit mouillé ou sous voiles. Ce manifeste qui peut être rédigé dans une langue européenne quelconque doit être précis et exact et désigner l'espèce des emballages en indiquant les dénominations usitées dans le commerce. Si le manifeste est rédigé en langue norvégienne, il servira pendant le déchargement, conformément au paragraphe 26 de la même loi, de déclaration générale du capitaine; si, au contraire, il est rédigé en langue étrangère, le capitaine doit présenter comme déclaration générale pour le déchargement une traduction du manifeste signée de sa propre main. Tout capitaine qui n'est pas pourvu de ce manifeste ou qui ne le présente pas sur la demande de l'employé de la douane, ou qui ne l'a pas rédigé avec la précision prescrite par la loi, est passible d'une amende de 5 à 100 spdl., et si le capitaine qui n'a pas remis à temps ce manifeste, laisse passer 24 heures après son arrivée dans le port de déchargement, sans réparer cette négligence, il paie en outre 15 spdl. pour chaque jour depuis l'arrivée jusqu' à ce que le manifeste soit fait et remis au caissier de la douane. 1846. 5 Janv.

La prescription relative à l'obligation imposée aux capitaines en destination de Norvège d'être pourvus d'un manifeste de cette nature apportant un changement notable à l'état des choses actuel, d'après lequel il est accordé aux capitaines, pour la présentation de la déclaration générale, un délai de 24 heures après l'arrivée dans le port de déchargement, le Ministère, afin d'obvier autant que possible aux inconvénients qui

1846. stedet med at indlevere Generalangivelse, saa har Departementet, for saavidt muligt at forebygge de Uleiligheder, som det for en Skipper kunde medföre, at han ikke havde iagttaget fornævnte Bestemmelse, troet det hensigtsmæssigt herpaa at gjöre Hr. Consulen og gjennem Dem ogsaa de Dem underordnede Viceconsuler opmærksom. [1])

pourraient résulter de la négligence d'un capitaine à cet égard, a cru devoir appeler votre attention et, par votre intermédiaire, celle de vos Vice-consuls sur cette prescription. [1]) 1846.

1848. 1 Juni. **Lov angaaende norske Fartöiers Forpligtelse til** i visse Tilfælde at være forsynede med kongeligt Söpas m. v.: § 1. For Tilfælde af befrygtet eller udbrudt Sökrig kan Kongen paabyde, at ethvert norsk Fartöi, for at kunne blive udklareret fra norsk Toldsted til Udlandet, skal være forsynet med kongeligt Söpas. [2]) § 2. Det overlades til Kongen at bestemme saavel Formen for de nævnte Pas og de nærmere Betingelser, under hvilke de blive at meddele eller efter Omstændighederne at forlænge, som iövrigt at give de Forskrifter for Söfarten, som til Betryggelse for det norske Flag maatte eragtes fornödne, saasom med Hensyn til Krigscontrebande, Skibes Visitation, Blokade og deslige. [3])

Loi relative à l'obligation imposée aux navires norvégiens d'être en certains cas munis de lettres de mer Royales etc.: En cas de guerre maritime ou de prévision de guerre maritime le Roi peut ordonner que tout navire norvégien se pourvoie de lettres de mer Royales afin d'être expédié pour l'étranger d'un bureau de douane norvégien. [2]) § 2. Il dépend du Roi de prescrire et la forme de ces lettres de mer et les conditions auxquelles elles seront délivrées ou prolongées au besoin, et de donner toutes les prescriptions pour la navigation jugées nécessaires pour la protection du pavillon norvégien, en ce qui concerne la contrebande de guerre, la visite des navires, le blocus etc. [3]) 1848. 1er Juin.

12 Juli. **Lov om Qvarantainevæsenet** [4]) § 1. „I enhver af Rigets ved Söen beliggende Kjöbstæder, ligesom ogsaa i andre Havne, hvor det af Kongen maatte ansees hensigtsmæssigt, forestaaes Qvarantainevæsenet af en Commission, bestaaende af en Magistratsperson som Formand, Stadens eller Stedets, og, hvor ingen saadan haves, Districtets Læge, eller, hvis han ikke boer paa Stedet, en anden der bosat Læge, en Toldofficiant, samt en sökyndig Mand paa Stedet, de tre Sidste efter Kongens Bestemmelse. Paa de Steder, hvor der ingen Magistratsperson har Bolig, bestemmer Kongen, hvem der som Medlem skal træde i hans Sted og hvem der skal være Commissionens For-

Loi sur les quarantaines. [4]) § 1. „Dans chaque ville maritime du Royaume ainsi que dans tous les autres ports où le Roi le trouvera nécessaire, la direction des quarantaines est confiée à une commission composée d'un magistrat en qualité de président, du médecin de la ville ou du lieu, ou, s'il n'y en a pas, de celui du district, ou bien, s'il ne demeure point sur les lieux, d'un autre médecin y domicilié, d'un officier de douane et d'une personne experte dans les affaires maritimes y demeurant; ces trois derniers sont nommés par le Roi. Dans les lieux où il ne demeure pas de magistrat, le Roi désignera la personne qui doit siéger à sa place et présider la commission. 12 Juill.

[1]) Se Circulære af 17 Mai 1854.
[2]) Lov om Söfarten § 2. Pl. af 25 Mai 1859 Cap. 1.
[3]) Pl. af 15 Marts 1854 Cap. 2. Pl. af 17 Mai 1854 og 29 Septbr. 1855 cfr. Pl. af 25 Mai 1859 Cap. 2. Se Consulsinstruxens § 80.
[4]) Cfr. Consulsinstruxens § 34.

[1]) Voir Circulaire du 17 mai 1854.
[2]) Loi sur la navigation, par. 2. Lettre patente du 25 mai 1859, chapitre 1.
[3]) Lettre patente du 15 mars 1854, chapitre 2, Lettres patentes des 17 mai 1854 et 29 septembre 1855 et Lettre patente du 25 mai 1859, chapitre 2. Voir les Instructions pour les consuls, par. 80.
[4]) Voir le paragraphe 34 des Instructions.

mand. I Södistricterne udenfor de Steder, hvor Qvarantainecommissioner ere oprettede, tilkommer Opsynet med Qvarantainevæsenet Fogden; og paaligger det derhos de ansatte Læger samt Lensmændene, hver i sit District, ved indtræffende Tilfælde forelöbigen at udföre, hvad der fra Qvarantainevæsenets Side er fornödent. Det er ligeledes en almindelig Pligt, ei blot for sidstnævnte Embeds- og Bestillingsmænd, men ogsaa for enhver ved Politiet og Toldvæsenet ansat Embedsmand og Betjent, samt for Havnefogder, Lodsoldermænd og Lodser at bidrage til Qvarantaineforskrifternes Overholdelse.

§ 2. Regjeringen foranstalter kundgjort, hvilke Lande eller Steder efter indhentede Oplysninger skulle ansees smittede af den orientalske Pest, og blive disse som pestsmittede at betragte, indtil det er bekjendtgjört, at Pesten sammesteds er ophört.

§ 3. Hvis et norsk Fartøi om Pestens Udbrud nogensteds skulde hidbringe Efterretning tidligere, end Kundgjörelse derom her i Riget maatte være udfærdiget, paaligger det Fartöiets Förer ufortövet at meddele Efterretningen til nærmeste Toldsted, Lodsoldermand eller Övrighed.

§ 4. Naar et Fartöi ankommer her til Riget, fra noget for pestsmittet erklæret Land eller Sted, eller fra noget Sted, hvor det er Fartöiets Förer bekjendt, at Pest er udbrudt, uden at dette endnu her i Riget er kundgjort, eller naar et Fartöi underveis har havt Samkvem med andet Skib, kommende fra pestsmittet Land, er det Pligt for Fartöiets Förer at heise Qvarantaineflag og at afholde sig fra Samqvem med Land, indtil det efter qvarantainemæssig Undersögelse tillades. Förend denne Undersögelse er foregaaet, maa heller ikke Lods eller Krydsbetjent, som er kommen ombord i Fartøiet, forlade samme; enhver af disse har tillige at paasee, at intet Samqvem med Land finder Sted uden det, der maatte være uundgaaelig nödvendigt for Fornödenheders Skyld, eller for at Qvarantainecommissionen, hvis det er ved et Sted,

Dans les districts maritimes en dehors des endroits où sont établies les commissions, la surveillance des quarantaines appartient au Foged (administrateur civil de campagne). Les médecins, ainsi que le Lensmand (administrateur subordonné), sont tenus, chacun dans leur district, de veiller, en cas de besoin, à l'exécution des mesures prises par l'administration des quarantaines. Il est également du devoir, non seulement desdits employés et de leurs subordonnés, mais aussi de tous les employés de la police et de la douane, ainsi que des capitaines de port, des chefs des pilotes et des pilotes, de contribuer à l'exécution des prescriptions sur les quarantaines.

§ 2. Le gouvernement fait porter à la connaissance du public les pays ou les places qui, d'après les renseignemens recueillis, doivent être considérés comme infectés de la peste orientale; ils seront traités comme tels jusqu'à ce que l'on ait fait publié que la peste y a cessé.

§ 3. Dans le cas où un navire norvégien apporterait la nouvelle de l'apparition de la peste dans un pays quelconque, avant que la publication en ait été faite dans le Royaume, il est enjoint au capitaine du navire d'en faire immédiatement part au bureau de douane le plus proche, au chef des pilotes ou aux autorités.

§ 4. Lorsqu' un navire arrive dans le Royaume d'un pays ou d'un lieu déclarés infectés de la peste, ou lorsqu' il est à la connaissance du capitaine que la peste s'y est déclarée, sans que la nouvelle en ait encore été publiée dans le Royaume, ou enfin, lorsque le navire a eu pendant son voyage des communications avec un autre bâtiment venant d'un pays infecté, il est du devoir du capitaiue de hisser le pavillon de quarantaine et de s'abstenir de toute communication avec la terre, jusqu'à ce que l'administration des quarantaines, après examen, lui en ait accordé l'autorisation. Avant que cet examen n'ait eu lieu, le pilote ni le douanier qui est venu à bord, ne peuvent quitter le bâtiment, et ils doivent veiller tous les deux à ce qu'aucune autre communication avec la terre n'ait lieu que celle qui est

hvor Qvarantainecommission er anordnet, eller i modsat Fald Fogden eller Lensmanden, kan erholde Underretning om Ankomsten. Lodserne skulle fremdeles være forpligtede til paa deres Baade at medbringe Qvarantaineflag til Benyttelse for fremmede Skippere, mod derfor af disse at oppebære en Godtgjörelse af 1 Speciesdaler 72 Skilling. Et saadant Flag leveres enhver Lods af det Offentlige ved hans Ansættelse.

§ 5. Saasnart anförte Vedkommende ere blevne vidende om, at et ankommet Fartöi er i et af forberörte Tilfælde, have de at foretage Undersögelse. Denne skeer, hvis det er ved et med Qvarantainecommission forsynet Sted, ved Lægen og et andet af Qvarantainecommissionens Medlemmer, i andet Fald ved Fogden eller Lensmanden i Forening med Districtslægen paa Stedet, eller i Sidstnævntes Forfald, samt naar Oppebielsen af ham vilde foraarsage et Ophold af over 12 Timer, i Forening med en anden Læge. De, som foretage Undersögelsen, gaae Fartöiet til Luvart og affordre, i det paa Dækket fremkaldte Mandskabs Paahör, ved Spörgsmaale fra Baaden, Föreren, saavidt muligt i hans eget Sprog, nöiagtig og bestemt Forklaring om: a) hans, Fartöiets Mandskabs og Passagerers Navne; b) hvorfra han kommer, og hvilke Steder han paa Reisen har anlöbet; c) paa hvilket Sted eller hvilke Steder paa Reisen han har indtaget Ladningen, og hvilken Ladning; d) om han nogensteds paa Reisen har ligget i Qvarantaine, og da hvor, hvorlænge og naar: e) om han paa Reisen har havt eller nu har Syge eller Döde ombord, og da af hvilken Sygdom, saavidt han har kunnet skjönne; f) om han paa Reisen har havt Samqvem med andre Skibe eller har faaet Folk, Gods eller Breve ombord, og da hvorfra, hvor og naar.

Disse og de flere andre Spörgsmaale, som anførte Mænd i samme Öiemed forelægge, opfordres Skibsföreren til at besvare saaledes, at han, om og naar forlanges, kan bekræfte det med Eed.

Vægrer en Skibsförer sig for at give nöiagtigt Svar paa noget ham forelagt Spörgsmaal, eller

indispensable pour l'approvisionnement, ou pour que la commission de quarantaine, s'il y en a une sur les lieux, ou dans le cas contraire, le Foged ou le Lensmand puissent être informés de l'arrivée du navire. Les pilotes sont en outre obligés d'apporter dans leur bateau des pavillons de quarantaine pour servir aux navires étrangers qui en ce cas paieront un droit d'un spécies 72 skilling. Un pavillon de cette espèce sera délivré à chaque pilote au moment de sa nomination.

§ 5. Aussitôt que les autorités compétentes auront été informées de l'arrivée d'un navire qui se trouve dans un des cas précédents, elles devront procéder à sa visite. Dans les endroits où il y a une commission sanitaire, l'examen est fait par le médecin et un autre membre de la commission, et dans les autres lieux par le Foged et le Lensmand conjointement avec le médecin du district, ou, à son défaut, et si l'on doit éprouver pour l'attendre un retard de plus de 12 heures, conjointement avec un autre médecin. Ceux qui procèdent a la visite se rendront au vent du navire et demanderont de leur bateau, en présence de l'équipage appelé sur le pont, au capitaine, si faire se peut dans sa propre langue, une déclaration exacte et précise: a) sur son nom, ceux du navire, de l'équipage et des passagers; b) sur le lieu d'où il vient, et à quels ports il a touché dans son voyage; c) sur les endroits où pendant son voyage il a opéré son chargement et sur la nature de ce chargement; d) s'il a été mis en quarantaine pendant le voyage, et en ce cas, où, pendant combien de temps, et à quelle époque; e) s'il a eu pendant le voyage des malades ou des morts à son bord, et en ce cas, quelle a été la maladie, autant qu'il a pu en juger; f) s'il a eu pendant le voyage communication avec d' autres navires, ou s'il a reçu à bord des hommes, des marchandises ou des lettres, et en ce cas, d'où, comment et à quelle époque.

Lorsque ces questions et plusieurs autres lui sont adressées par les personnes compétentes, il est enjoint au capitaine d'y répondre de manière à pouvoir au besoin les confirmer sous serment.

for at fremlægge sine Skibsdocumenter, forbliver Skibet under Afsondring og Bevogtning paa hans Bekostning, indtil han afgiver det Forlangte.

§ 6. Efter de saaledes erholdte Oplysninger, navnlig angaaende Varernes Beskaffenhed, eftersom de nemlig ere smitteförende eller ikke, bestemmer den Qvarantainecommission, som har foretaget Undersögelsen, eller, hvis denne ikke af nogen Qvarantainecommission er foranstaltet, da nærmeste Qvarantainecommission, om og hvorvidt Fartöiet bör være Qvarantaine underkastet.

§ 7. Hvilke Gjenstande, der skulle henregnes til smitsomme Varer, bestemmes af Kongen. [1])

§ 8. Losningsqvarantaine, som bestaar i, at Fartöiet fuldstændigen tömmes, de udlossede Varer renses, og de Personer, som have været ombord, holdes afsondrede i Lazareth, kan her i Riget alene holdes ved Qvarantaineindretningen i Christianssand, eller paa andre af Kongen dertil bestemte Steder. Til saadan Qvarantaine skulle henvises: a) Fartöier, som komme fra pestsmittet Land eller Sted og derfra medbringe smitteförende

[1]) Fortegnelse over de Gjenstande, der ifölge höieste Resolution af 19 December 1848 henregnes til smitteförende Varer med Hensyn til Pest: Bast, Been, Blomster kunstige, Bomuld, Böger, Börster, Cochenille, Duun, Dyr som bære Uld, Haar, Börster eller Fjær, Fjær, Foerværk, Gangklæder, Garn, Haar baade af Mennesker og Dyr, Hamp, Hatte, Horn, Huder, Kluder, Lapper, Liin, Læder, Mynter brugte, Peltsværk, Pennefjer, Pergament, Saugspaaner, Sengklæder, Silke, Skind, Straa, Stry, Svamp, Tougværk utjæret, Traad, Træ raspet, Uld, og forövrigt i Regelen Alt, hvad af ovenanförte Materialier er forfærdiget. Dog undtages herfra: a) Gang- og Sengklæder, som af Mandskab og Passagerer have været benyttede paa Reisen, og naar saamange Dage ere forlöbne siden sidste mistænkelige Samqvem, at Fartöiet forövrigt maa fritages for Qvarantaine; og b) Skibsseil, som i de sidste Dage paa Reisen og ved Ankomsten have været underslaaede.

Si un capitaine se refuse à répondre d'une manière catégorique à quelqu'une des questions qui lui ont été adressées, ou à présenter les papiers de bord, le navire sera isolé et gardé a ses frais jusqu'à ce qu'il ait obtempéré à ces prescriptions.

§ 6. Après avoir obtenu ces renseignements, spécialement sur la nature des marchandises pour savoir si elles peuvent communiquer la contagion ou non, la commission de quarantaine qui a procédé à la visite, ou, si elle n'a pas été faite par une commission, la commission la plus proche décidera si le navire doit être soumis ou non à la quarantaine dont elle fixera la nature.

§ 7. Le Roi décidera quelles sont les marchandises susceptibles de communiquer la contagion. [1])

§ 8. La quarantaine de déchargement qui consiste à vider entièrement le navire, à purifier les marchandises déchargées et à tenir isolées dans le lazaret les personnes qui se trouvent à bord, ne peut avoir lieu dans le Royaume qu'à Christiansand ou dans d'autres endroits désignés à cet effet par le Roi. Seront soumis à cette quarantaine: a) les navires qui viennemt de pays ou de lieux infectés ou qui en apportent des

[1]) Tableau des objets qui, conformément à une Résolution Royale du 19 décembre 1848, rentrent dans la catégorie des marchandises susceptibles de communiquer la peste: les animaux couverts de laine, poil, soies ou plumes, le bois râpé, le chanvre, les chapeaux, les cheveux et les poils, les chiffons, la cochenille, les cordages non goudronnés, la corne, le coton, le crin végétal (tille), le cuir, le duvet, les éponges, l'étoupe, le fil à coudre et à tisser, les fourrures, les fleurs artificielles, la laine, les lambeaux d'étoffes, le lin, les livres, les objets de literie, les os, la paille, le parchemin, les peaux de gros et de menu bétail, les pelleteries, les pièces de monnaie qni ont servi, la plume, les plumes à écrire, la sciure de bois, la soie, les soies de porc, les vêtemens, et en général tout ce qui est composé avec les matières susindiquées. Excepté cependant: a) les objets d'habillement et de literie qui ont servi pendant le voyage à l'équipage et aux passagers, s'il s'est écoulé depuis la dernière communication suspecte assez de jours pour que le navire ne soit pas soumis à la quarantaine; b) les voiles qui pendant les derniers jours du voyage et à l'arrivée du navire sont restées enverguées.

Varer; b) Fartöier, som paa Reisen have havt Samqvem med pestsmittet Land eller Skib og derfra have modtaget smitteförende Gods ombord; c) Fartöier, i hvilke paa Reisen enten have været eller efter Ankomsten findes Personer, angrebne af Pest.

Losning og Rensning foretages efter de af Kongen derfor givne Forskrifter.

§ 9. Enhver til norsk Havn bestemt Skipper, der veed sit Fartöi at være i noget af de i forrige § nævnte Tilfælde, skal gjöre sig al Umage for uopholdeligen at anlöbe Christianssands eller anden for Losningsqvarantaine bestemt Havn.

§ 10. Observationsqvarantaine, som bestaaer i, at Farteiet lægges i behörig Afstand fra Land og andet Skib under stadigt Tilsyn, som forhindrer Samqvem, kan kun udholdes ved et Sted, hvor Qvarantainecommission findes; og deri lægges de Fartöier, som ikke ere i noget af de i § 8 anförte Tilfælde, og efter hvis Afgang fra eller Samqvem med pestsmittet Land eller Skib ikke er forlöbet saa langt Tidsrum, som fritager for Qvarantaine.

§ 11. Hvis Fartöiet maatte af smitteförende Varer indehave et ikke större Parti, end at den behörige Rensning af samme kan udföres paa Fartöiet selv, kan det, naar de ombordværende Passagerer dertil give deres Minde, fritages for Losningsqvarantaine, og bemeldte Varer da, efter Commissionens Forskrift og under Opsyn, behandles paa Fartöiet selv; dog saaledes at Qvarantainetiden baade for Fartöi, Personer og Varer i saadant Fald bliver den samme, som for Varer i Losningsqvarantaine. Ligeledes kan Fartöiet, dersom dets Förer eller den, som staaer for Varerne, for at forkorte Qvarantainetiden, vil nedsænke dem i Söen, eller paa anden Maade tilintetgjöre dem, fra den Dag, da dette beviisligen er skeet, ansættes til saadan Observationsqvarantaine, som de vilde have faaet, hvis Varerne ikke havde været ombord. Omvendt vil det Fartöi, hvis Förer,

marchandises susceptibles de communiquer la contagion; b) les navires qui ont eu pendant leur voyage communication avec un pays ou un navire infecté ou qui ont reçu à bord des marchandises susceptibles de communiquer la contagion; c) les navires qui pendant leur voyage ou à leur arrivée ont à bord des personnes infectées de la peste.

Le déchargement et la purification auront lieu conformément aux prescriptions données par le Roi.

§ 9. Tout capitaine destiné pour un port norvégien, qui sait son navire dans un des cas énoncés par le précédent article, doit tâcher d'aborder immédiatement à Christiansand ou dans les autres ports désignés pour la quarantaine de déchargement.

§ 10. La quarantaine d'observation qui consiste à placer un navire à une distance convenable de terre et d'autres navires, sous une surveillance continuelle, pour empêcher toute communication, ne peut avoir lieu que dans un endroit où il y a une commission de quarantaine. On y soumettra les navires qui ne se trouvent pas dans un des cas prévus par l'article 8, lorsqu'il ne s'est pas écoulé assez de temps depuis leur départ de pays ou de navires pestiférés ou depuis leur communication avec eux pour les exempter de la quarantaine.

§ 11. Lorsqu'un navire n'a qu'une quantité de marchandises assez petite pour que les purifications nécessaires puissent se faire à bord, il peut, en cas du consentement des passagers, être exempté de la quarantaine de déchargement, et les marchandises seront traitées sur le navire même d'après les prescriptions de la commission et sous surveillance; à condition toutefois que la durée de la quarantaine, tant pour le navire que pour les passagers et les marchandises, reste la même que pour les marchandises en quarantaine de déchargement. De même, si le capitaine ou celui qui dispose des marchandises veulent les jeter à l'eau ou les détruire de toute autre manière, afin d'abréger la durée de la quarantaine, le navire peut, à partir du jour où cette destruction a eu lieu, être soumis à la même quarantaine d'observation qu'il aurait purgée, si ces marchan-

imedens det ligger i Observationsqvarantaine, opdages at have givet nogensomhelst urigtig Forklaring ved ovennævnte Undersögelse, hvorved Qvarantainetiden er bleven forkortet, eller Qvarantaines Beskaffenhed forandret, ubetinget blive Losningsqvarantaine underkastet.

§ 12. I Henseende til Qvarantainetiden bestemmes: Varer kunne först 20 Dage, efterat de ere udlossede af Fartöiet og rensede, udleveres til Vedkommendes frie Raadighed. For Fartöier, der have hidbragt smitteförende Varer, eller ved Ankomsten have Pestsyge eller Pestliig ombord, bliver Qvarantainetiden ligeledes 20 Dage, efterat Varer, Syge og Liig ere bragte ud af Fartöiet, og dettes Rensning begyndt.

For Fartöier, der ikke have medbragt smitteförende Varer, Pestsyge eller Pestliig, regnes Qvarantainetiden fra den Dag, samme sidst har forladt smittet Land, eller underveis sidst har havt Samqvem med Skib, kommende fra smittet Land. For Pestsyges Vedkommende regnes Qvarantainen fra den Dag, de ere erklærede helbredede. I begge sidstnævnte Tilfælde er Qvarantainetiden 14 Dage.

Forsaavidt Erfaring og andre Landes Exempel maatte gjöre saadant tilraadcligt, kan en kortere Qvarantainetid, end den ovenfor bestemte, af Kongen fastsættes.

Enhver, som har havt Samqvem med qvarantainepligtigt Fartöi, för det blev lagt eller imedens det ligger i Qvarantaine, underkastes samme Qvarantaine, som de med Fartöiet ankomne Personer. Forsaavidt de, der have havt saadant Samqvem med Fartöiet, ere komne iland, eller Personer eller Gods fra Fartöiet hertillands er kommet i Huus, maa der sörges for Afspærring af dette Huus og dets Beboere i Qvarantainetiden.

§ 13. Naar Qvarantainetiden er udlöben, har Qvarantainecommissionen, med Iagttagelse af lig-

dises ne s'étaient point trouvées à bord. Si au contraire, pendant la quarantaine d'observation, il est découvert que le capitaine a fait, lors de la susdite visite, quelque déclaration inexacte pour faire abréger ou modifier la quarantaine, le navire sera irrévocablement soumis à la quarantaine de déchargement.

§ 12. Relativement à la durée de la quarantaine, il est prescrit: Que les marchandises ne pourront être mises à la disposition des consignataires que 20 jours après avoir été déchargées du navire et purifiées. Pour les navires qui ont à bord des marchandises susceptibles de communiquer la contagion, des pestiférés ou des corps de personnes mortes de la peste, la quarantaine sera aussi de 20 jours après que les marchandises, les malades et les cadavres auront quitté le navire et que sa purification sera commencée.

Pour les navires n'ayant point apporté de marchandises susceptibles de communiquer la contagion et n'ayant eu à bord ni pestiférés ni cadavres de pestiférés, le temps de quarantaine sera compté du jour qu'ils auront quitté le pays infecté ou qu'ils ont eu pendant le voyage communication avec un navire venant d'un pays infecté. Pour les pestiférés, le temps de quarantaine comptera du jour où ils auront été déclarés guéris. Dans ces deux derniers cas la quarantaine sera de 14 jours.

Dans le cas où l'expérience et l'exemple des autres pays le conseilleraient, le Roi peut déterminer un temps plus court que celui fixé ci-dessus.

Tous ceux qui auront eu communication avec des navires soumis à la quarantaine, soit avant ou pendant sa durée, seront soumis à la même quarantaine que les personnes arrivées par le navire. Si ceux qui ont eu de telles communications sont venus à terre, ou si des personnes ou des marchandises du navire venues à terre sont entrées dans une maison, on doit faire isoler cette maison et ses habitans pendant la durée de la quarantaine.

§ 13. Lorsque la quarantaine est purgée, la commission aura à examiner, avec les mêmes pré-

nende Forsigtighedsregler, som ved Fartöiets Ankomst, at undersöge, om nogen af de ombordværende Personer ere angrebne af Sygdom, hvorfor Qvarantaine er anordnet, og befindes dette ikke at være Tilfældet, meddeler den Fartöiet Qvarantainebeviis (Practica). Forinden Skibsföreren har modtaget dette, er Fartöiet ikke löst fra Qvarantainen. For Varer og Personer meddeles saadant Beviis ved Udlöbet af den for dem særskilt bestemte Qvarantainetid.

§ 14. For Fartöier, der komme fra noget Sted i Europa paa denne Side af Cap Finisterre, hvor ondartet Choleraepidemi er udbrudt, eller som paa Reisen har havt Samqvem med saadant cholerasmittet Sted eller med cholerasmittet Fartöi, kan af Kongen ved almindelig Bestemmelse forordnes Observationsqvarantaine, hvis Varighed uden Hensyn til Ladningens Beskaffenhed idethöieste maa fastsættes til saa mange Dage, som mangle i fulde 8 Dage fra Afseilingen eller fra sidste mistænkelige Samqvem, medmindre Fartöiet medbringer nogen Cholerasyg eller noget Choleraliig eller Gang- eller Sengklæder eller andre deslige Sager, som have været benyttede af de Syge eller til Ligene; i hvilke Tilfælde de 8 Dage, som Qvarantainetiden ikke maa overskride, regnes fra den Tid, de Syge eller Ligene og anförte Sager ere bragte fraborde, eller forsaavidt Cholerasyge angaaer, fra den Tid, de ere erklærede helbredede, eller hvis ovenanförte Sager forblive ombord, fra den Tid, de ere blevne rensede.

Ovenanförte Observationsqvarantaine skal kunne udholdes paa ethvert Sted, hvor der er oprettet Qvarantainecommission, endog om der paa Fartöiet findes Cholerasyge, naar Skibsföreren, om Saadant af Qvarantainevæsenet forlanges, er villig til at beholde de Syge ombord under Lægebehandling.

Iövrigt overlades det til Kongen med Hensyn til den ovenanförte Qvarantaine at bestemme det nærmere Fornödne. [1])

§ 15. Naar til noget Sted i Riget indkomme

[1]) Se herom höieste Res. af 24 Septbr. 1855.

cautions qu'à l'arrivée du bâtiment, si quelqu'une des personnes se trouvant à bord est attaquée de la maladie qui a fait ordonner la quarantaine, et si elle trouve qu'il n'y a point de malade, elle doit délivrer au navire un certificat de quarantaine (libre pratique). Tant que le capitaine n'a pas reçu ce certificat, le navire n'est pas délivré de la quarantaine. Ce certificat est accordé aux marchandises et aux personnes, à l'expiration de la quarantaine spécialement fixée pour eux.

§ 14. Lorsqu' un navire arrive d'un port de l'Europe en deçà du cap Finistère, où règne le choléra asiatique de nature maligne, ou qu'il a eu pendant le voyage communication avec un lieu ou avec un navire infecté de cholera, le Roi peut, par une disposition générale, ordonner une quarantaine d'observation, dont la durée sera fixée au maximum à autant de jours qu'il en manque pour compléter le nombre 8 depuis le départ ou la dernière communication suspecte, sans égard à la nature du chargement: à moins toutefois que le navire n'amène quelque malade atteint de choléra ou quelque cadavre cholérique ou bien des effets d'habillement et de literie ou autres objets analogues qui ont servi pour les malades et pour les cadavres: dans ce cas, les 8 jours, maximum de la quarantaine, compteront du moment où les malades, les cadavres et les objets mentionnés ont été débarqués, et s'il s'agit de malades du choléra, du moment où ils auront été déclarés guéris, ou si les objets en question sont restés à bord, du moment où ils ont été purifiés.

On peut faire ladite quarantaine d'observation dans tous les lieux où sont établies des commissions de quarantaine, bien qu'il se trouve à bord des cholériques, lorsque le capitaine, sur la damande de la commission, consent à garder à son bord les malades et à les soumettre au traitement d'un médecin.

D'ailleurs, il dépend du Roi de prescrire les mesures à prendre pour ladite quarantaine. [1])

§ 15. Lorsqu'il arrive quelque part dans le

[1]) Voir la Résolution Royale du 24 septembre 1855.

Fartöier, som enten i de sidste 5 Dage af Reisen have havt ombord Personer, angrebne eller döde af Börnekopper eller guul Feber, eller som medbringe deraf angrebne eller döde Personer, eller Gang- eller Sengklæder eller andre deslige Sager, som under Sygdommen havde været benyttede, skulle de holdes afsondrede saa længe, indtil de Syge eller Döde ere blevne afhentede, og Sagerne, samt det eller de Rum, hvori de have befundet sig, ere blevne rensede.

§ 16. I de i §§ 14 og 15 omtalte Tilfælde med Hensyn til Qvarantaine for Cholera, Börnekopper eller guul Feber kan Fartöiet ligefuldt indtage Ladning i den Tid, hvori det holdes afsondret; hvilket derimod ikke tilstaaes Skibe under Qvarantaine til Pestsmittes Forebyggelse.

§ 17. I Skibbrudstilfælde bör Undersögelse strax anstilles, overeensstemmende med § 5, og blive efter de erhvervede Oplysninger og Tilfældets Beskaffenhed Qvarantainebestemmelserne paa Fartöi, Folk og Gods, saavidt muligt, at anvende. Skulde saadant Fartöi eller Gods ei uden Fare for Smittes Udbredelse kunne bevares, besörges det ufortövet enten nedsænket i Havet eller opbrændt.

Fartöi, som uden Folk inddriver, og om hvilket der er særskilt Grund til at antage, at det er kommet fra pestsmittet Sted, bör, efterat være med behörig Forsigtighed bragt i Sikkerhed, forblive henliggende urört, indtil vedkommende Qvarantaineopsyn efter anstillet Undersögelse angaaende Varernes Beskaffenhed, hvorvidt de maae antages komne fra noget pestsmittet Sted o. s. v., har bestemt, hvorledes dermed skal forholdes.

Forsaavidt Fartöi og Gods blive Gjenstand for qvarantainemæssig Behandling, underkastes Bjergerne Qvarantaine i Lighed med Personer, som ere gangne ombord i qvarantainepligtigt Fartöi.

§ 18. Omkostninger i Anledning af Qvarantaineundersögelse, Opsyn (herunder de i § 19 omhandlede Erstatninger til Lodsen indbefattede), Losning og Rensning, saavelsom Pakhuusleie falde

Royaume des navires qui, dans les 5 derniers jours de leur voyage, ont eu à bord des personnes attaquées ou mortes de la petite vérole ou de la fièvre jaune, ou qui apportent des personnes attaquées de ces maladies ou leurs cadavres, ou des effets d'habillement et de literie ou autres analogues ayant servi pendant la maladie, ces navires seront isolés jusqu à ce que les malades ou les morts aient été enlevés, et que la place qu'ils ont occupée et les effets à leur usage aient été purifiés.

§ 16. Dans les cas spécifiés dans les articles 14 et 15, relatifs au choléra, à la petite vérole ou à la fièvre jaune, le navire peut sans inconvénient effectuer son chargement pendant le temps qu'il reste isolé; mais cela n'est pas permis aux navires en quarantaine pour cause de peste.

§ 17. En cas de naufrage, la visite doit avoir lieu de suite conformément à l'article 5, et les dispositions de quarantaine pour le navire, l'équipage et les marchandises seront prises autant que faire se peut selon les renseignements obtenus et les circonstances de l'évènement. Si, en ce cas, les navires et les marchandises ne peuvent être conservés sans danger de contagion, ils seront immédiatement coulés à fond ou brûlés.

Lorsque les navires échouent sans équipage et qu'il y a des motifs particuliers pour les croire arrivés de pays pestiférés, ils doivent, après avoir été mis en sûrete avec toutes les précautions nécessaires, rester isolés jusqu'à ce que la commission de quarantaine, après avoir examiné la nature des marchandises de manière à pouvoir juger si elles viennent de pays péstiférés etc., ait prescrit les mesures à prendre.

Si le navire et son chargement sont trouvés sujets à la quarantaine, les sauveteurs seront soumis à la quarantaine aussi bien que les personnes qui sont allées à bord d'un navire en quarantaine.

§ 18. Les dépenses relatives à l'inspection sanitaire, à la surveillance (y compris les indemnités dûes au pilote en vertu de l'article 19 ciaprès), au déchargement et aux purifications ainsi

ikke den Qvarantainepligtige til Last, medmindre Fartöiet er bestemt til udenrigsk Sted og kun for Qvarantainens Skyld anlöber Norge. Til den Ende er enhver Skipper, for hvis Vedkommende det Offentlige har havt Udgifter i Anledning af Qvarantaine, pligtig at stille Caution for, at Udgifterne skulle blive erstattede i det Tilfælde, at han ikke inden 3 Maaneder fra Afseilingen skaffer Beviis for, at Fartöiet har fortsat sin Reise til norsk Sted for at losse, lade eller lægge op. Naar Losning foretages, tilkommer Skipperen ingen Erstatning for den Hjælp, han ved sit Mandskab yder for at bringe Varerne fra Fartöiet over Rælingen og der atter modtage samme, hvilken Hjælp han paa Forlangende er pligtig at yde. Indkjöb af Fornödenheder, der anskaffes for dem, som ligge i Qvarantaine, blive i alle Tilfælde for deres egen Regning. Heller ikke kan Erstatning af Statskassen fordres for Fartöier eller Ladninger, der, som Fölge af nogen af vedkommende Övrighed eller Qvarantainecommission truffen lovmedholdig Foranstaltning, maatte tilintetgjöres eller beskadiges og forringes i Værdie. I det i sidste Deel af § 11 omhandlede Tilfælde blive samtlige Qvarantaineudgifter det Offentlige uvedkommende.

§ 19. For den Tid, en Lods opholder sig ombord paa et under Qvarantaine henliggende Skib, skal ham betales 96 Skilling daglig og derhos en billig Godtgjörelse for Hjemreisen, hvilken Godtgjörelse bestemmes af Qvarantainecommissionen. Medens Lodsen oppebærer ovennævnte Dagpenge, bortfalder Etmaalspenge.

§ 20. Et Aftryk af denne Lov samt af den overeensstemmende med § 7 udfærdigede Fortegnelse over smitteförende Varer skal leveres enhver Lods saavelsom enhver Anden, til hvem noget Opsyn med Qvarantaineforanstaltninger langs Rigets Kyster er betroet. Et behörigt Antal Exemplarer deraf skal ligeledes omdeles iblandt Indvaanerne ved Kysterne. Enhver norsk Skipper skal have et Aftryk deraf ombord og ved mödende Tilfælde gjöre sammes Indhold bekjendt

qu'à l'emmagasinage, ne sont pas à la charge de ceux qui sont soumis à la quarantaine, à moins que le navire ne soit destiné à un port étranger et qu'il n'ait abordé en Norvège que pour y faire quarantaine. Par conséquent, chaque capitaine pour lequel l'état a supporté des frais de quarantaine, est tenu de donner caution de leur remboursement, pour le cas où il ne peut pas, dans les trois mois de son départ, présenter un certificat constatant que le navire a continué son voyage à un port norvégien pour y décharger, charger ou désarmer. En cas de déchargement, on n'accorde aucune bonification au capitaine pour l'assistance prêtée par lui à l'aide de son équipage pour transporter les marchandises par-dessus le bord et pour les reprendre; il est tenu de fournir cette assistance sur la demande des autorités. L'achat des objets nécessaires à ceux qui font quarantaine est dans tous les cas pour leur propre compte. Aucune indemnité ne peut être demandée au trésor pour les navires ou les chargemens qui, par suite de dispositions légales prises par les autorités compétentes ou les commissions de quarantaine, sont détruits, endommagés ou diminués de valeur. Dans le cas mentionné dans la dernière partie de l'article 11, aucune dépense de quarantaine ne sera à la charge de l'état.

§ 19. Pour le temps qu'un pilote reste à bord d'un navire mis en quarantaine, il lui sera payé par jour 96 skilling, et en outre une indemnité équitable pour son voyage de retour: le montant de cette indemnité est fixé par la commission. Pendant que le pilote touche ce salaire, il ne recevra plus son paiement ordinaire.

§ 20. Un exemplaire de la présente loi ainsi que de la liste détaillée des marchandises susceptibles de communiquer la contagion, dressée conformément à l'article 7, sera remis à chaque pilote ainsi qu'à tout autre à qui est confiée une surveillance relative à la quarantaine le long des côtes du Royaume. Un nombre suffisant d'exemplaires seront distribués aux habitans de la côte. Chaque capitaine norvégien doit en avoir un à bord et, en cas de besoin, en faire connaître les

1848. for alle ombordværende Personer. Lodserne bör desuden forsynes med Oversættelser deraf i fremmede söfarende Nationers Sprog og til mulig Afbenyttelse stedse före saadanne med sig paa Lodsreiser.

§ 21. Overtrædelser af de i denne Lov indeholdte Forskrifter blive, forsaavidt de ikke efter andre gjældende Bestemmelser ere strafbare, og forsaavidt ingen Smitte derved er foranlediget, at straffe med Böder eller Fængsel. Er derimod Smitte derved foranlediget, bliver Straffen Strafarbeide i femte eller fjerde Grad.

1853. 20 Juli. **Skrivelse fra Departementet for det Indre,** hvori en Consul anmodes om at paalægge de under ham sorterende Viceconsuler at forsyne de af dem udfærdigende Attester med Consulatsegl eller Stempel. [1])

30 Aug. **Skrivelse fra Departementet for det Indre,** hvori der i Anledning af en Forespörgsel om hvorvidt en Consul med Hensyn til hans Egenskab som norsk Embedsmand kunde ansees berettiget til at lade et ham tilhörende Fartöi gaae under fremmed Flag, — yttres, at Departementet antager, at der Intet er til Hinder for, at en svensk og norsk Consul, der ikke er tillagt fast Lön, og som udenfor sit Embede ikke staaer i undersaatligt Forhold til Norge, kan være Eier af Fartöier, der gaa under fremmed Flag, idet Consulsinstruxen alene forbyder Consulerne, uden naadigst Tilladelse, at være Redere af norske eller svenske Skibe. [2]) Hvorvidt det samme Resultat kan gjælde, naar vedkommende Consul i Virkeligheden er norsk Undersaat, forekommer Departementet vistnok mindre klart, men det antages dog, at det heller ikke i dette Tilfælde kan være ham forbudt at være Reder af udenlandsk Fartöi, forsaavidt dette iövrigt kan bestaae med Lovgivningen i det Land, hvis Flag Fartöiet förer.

[1]) Cfr. Consulsinstruxens §§ 60, 63 Nr. 4, 71 og 79.

[2]) Instruxens § 77.

1848. dispositions à toutes les personnes qui se trouvent sur le navire. Les pilotes doivent en outre être munis de traductions de la loi dans les langues des nations étrangères maritimes et en avoir toujours avec eux, pour servir au besoin, dans leurs voyages de pilotage.

§ 21. Les contraventions aux prescriptions de la présente loi, qui ne sont pas soumises à d'autres dispositions pénales en vigueur, et dans le cas où elles n'ont occasionné aucune contagion, seront punies d'amendes ou de prison. Si au contraire elles ont donné lieu à la contagion, elles seront punies de travaux forcés au cinquième ou quatrième degré.

1853. **Lettre du ministère de l'intérieur** qui demande aux Consuls d'enjoindre à leurs vice-consuls de revêtir les certificats par eux expédiés du sceau ou du timbre du consulat. [1]) 20 Juill.

Lettre du ministère de l'intérieur: A la demande qui lui a été adressée pour savoir si un consul, en sa qualité d'employé norvégien, est en droit de faire naviguer sous pavillon étranger un navire à lui appartenant, le Ministère répond qu'il ne trouve rien qui empêche qu'un consul de Norvège qui ne touche pas un traitement fixe, et qui, en dehors de ces fonctions, n'est pas sujet de la Norvège, ne soit propriétaire de navires qui naviguent sous pavillon étranger, les Instructions défendant seulement aux consuls d'être armateurs de navires norvégiens ou suédois, sans une autorisation spéciale du Roi. [2]) Jusqu'à quel point la même chose peut avoir lieu, lorsque le consul est véritablement sujet norvégien, est une question que le Ministère trouve moins claire, toutefois il croit que, même en ce cas, il ne peut pas être interdit aux consuls d'être armateurs de navires étrangers, à condition cependant que les lois du pays dont les navires portent le pavillon ne s'y opposent pas. 30 Août.

[1]) Voir les Instructions pour les consuls, par. 60, 63 nº 4, 71 et 79.

[2]) Les Instructions, par. 77.

— — Cap. 2. Angaaende Söfart i Krigstid.[1]) I Tilfælde at Sökrig skulde udbryde mellem fremmede Sömagter skal efternævnte Bestemmelser af Forordningen om Söfart i Krigstider af 4de Mai 1803, saalænge indtil anderledes forordnes, være gjældende nemlig: — — § 8. Skulde det hænde sig, at et Skibsmandskab i fremmede Lande ved Römning, Dödsfald eller Sygdomstilfælde bliver ukomplet, skal det være Skipperen tilladt at antage saa mange af fremmede, helst neutrale Staters Undersaatter, som behöves til Reisens Fortsættelse, dog maa i intet Tilfælde Antallet af krigförende Magters Undersaatter, som befindes ombord paa Skibet, overstige en Trediedeel af hele Mandskabet. Og skal enhver med Mandskabet foregaaende Forandring tilligemed Aarsagerne dertil af Skipperen behörigen antegnes og indföres i Mandskabsrullen, som hver Gang bör ved Paategning attesteres af vedkommende kongelige Consuler og Handelscommissairer eller disses Befuldmægtigede i de Havne, hvor Skibet indlöber; og skal saadan Paategning tjene til Retfærdiggjörelse for Skipperen i alle paakommende Tilfælde.

§ 11. Det forbydes Alle og Enhver, Redere saavelsom Skippere, at erhverve sig eller före ombord dobbelte Skibspapirer, eller at före fremmede Flag, imedens de seile med de dem af Kongen meddeelte Papirer og Documenter.

[1]) Se Lov af 1 Juni 1848 og det der Citerede. Under 13 Juni 1856 har de forenede Riger officielt tiltraadt den paa Parisercongressen den 16 April s. A. vedtagne Söretsdeclaration, der opstiller fölgende Grundsætninger med Hensyn til Söretten i Krigstid:

a) Kapervæsenet er og forbliver afskaffet.
b) Neutralt Flag beskytter fiendtligt Gods med Undtagelse af Krigscontrebande.
c) Neutralt Gods med Undtagelse af Krigscontrebande kan ikke angribes under fiendtligt Flag.
d) Blokader maa for at være forpligtende være effective, det vil sige haandhævede af en Magt, der er tilstrækkelig til virkelig at forbyde Adgang til den fiendtlige Kyst.

— — Chap. 2. Sur la navigation en temps de guerre.[1]) Pour le cas ou une guerre maritime viendrait à éclater entre des Puissances maritimes étrangères, les règles suivantes établies par l'ordonnance sur la navigation en temps de guerre du 4 mai 1803 resteront en vigueur jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné: — — § 8. S'il arrive que, pendant le séjour d'un navire à l'étranger, l'équipage, par désertion, mort ou maladie, se trouve incomplet, il sera permis au capitaine d'engager autant de matelots étrangers, de préférence sujets d'Etats neutres, qu'il lui en faudra pour continuer le voyage. Toutefois le nombre des sujets des Puissances belligérantes, qui se trouveront à bord du navire, ne doit jamais excéder un tiers de l'équipage. Le capitaine est tenu de noter tout changement dans l'équipage, avec les causes qui y ont donné lieu, sur le rôle d'équipage, qui doit être chaque fois visé et attesté par les Consuls ou Agents de commerce du Roi ou par leurs fondés de pouvoirs dans les ports visités par le bâtiment. Ce visa servira de justification au capitaine dans tous les cas qui pourraient survenir.

§ 11. Il est défendu à tous, armateurs aussi bien que capitaines, de se faire délivrer ou d'avoir à bord des papiers doubles, ou de porter pavillon étranger pendant qu'ils naviguent avec les papiers et documents qui leur ont été accordés par le Roi.

[1]) Voir la Loi du 1er juin 1848 et les citations. En date du 13 juin 1856 les Royaumes Unis ont officiellement accédé à la déclaration de droit maritime adoptée au Congrès de Paris le 16 avril de la même année. Cette déclaration pose, relativement au droit maritime en temps de guerre, les principes suivants:
a) La course est et demeure abolie.
b) Le pavillon neutre protège les marchandises ennemies à l'exception de la contrebande de guerre.
c) Les marchandises neutres, à l'exception de la contrebande de guerre, ne peuvent être attaquées sous pavillon ennemi.
d) Pour être obligatoire le blocus doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire véritablement l'accès de la côte ennemie.

§ 13. Da det efter de almindeligen antagne Grundsætninger ikke kan være neutrale Staters Undersaatter tilladt at have Varer ombord, der ere at ansee som Krigscontrebande, naar de ere bestemte for de krigförende Magter eller disses Undersaatter, eller der allerede tilhöre disse, saa har Kongen, for at forebygge, at hans Flag skal vorde misbrugt til at dække slige utilladelige Artiklers Föring, og paa det Ingen i denne Henseende skal kunne undskylde sig med Uvidenhed, herved paany udtrykkeligen villet bestemme, hvad under Benævnelsen af Krigscontrebande skal forstaaes. Og skal herefter fölgende Artikler og Varer af alle kongelige Undersatter ansees og agtes som Krigscontrebande: Kanoner, Morterere, alle Slags Vaaben, Pistoler, Bomber, Granater, Kugler, Geværer, Fyrstene, Lunter, Krudt, Salpeter, Svovl, Kyradser, Piker, Kaarder, Gehæng, Patrontasker, Sadler og Tömme, dog med Undtagelse af en saadan Qvantitet af disse Artikler, som kunne behöves til Skibets eller dets Mandskabs Forsvar. Desforuden skal det i alle Dele have sit Forblivende ved de af Kongen med de fremmede Magter ved særskilte Stipulationer indgangne positive Forbindelser med Hensyn til forbudne Varers og Eiendommes Föring i hans Undersaatters Skibe, i hvilken Henseende Rederen ved Passets Modtagelse vil blive forsynet med en særskilt Forskrift om hvad han i denne Henseende haver at iagttage.[1])

§ 15. Ingen Skipper maa seile til nogen Havn, som af en af de krigförende Magter fra Sösiden er blokeret, og haver han i denne Henseende paa det Nöieste at rette sig efter de ham gjennem vedkommende Övrigheder bekjendtgjorte Advarsler om en eller anden Havns Blokade. I Tilfælde at han ved Indseilingen til nogen Havn, hvis Blokade ei tilforn har været ham bekjendt, möder noget Skib under nogen af de krigförende Magters Orlogsflag, og det ham af den Commanderende bliver tilkjendegivet, at Havnen virkelig er blokeret,

[1]) Se Skrivelse af 24 September 1855.

§ 13. Les principes généralement adoptés ne permettant pas aux sujets de Puissanses neutres d'avoir à bord des marchandises qui sont considérées comme contrebande de guerre si elles sont destinées pour les Puissances belligérantes ou leurs sujets, ou qui leur appartiennent déjà, Sa Majesté, pour empêcher qu'on n'abuse de son pavillon pour cacher le transport d'articles de cette espèce et pour que personne n'en puisse prétexter ignorance, a voulu expressément déclarer de nouveau ce qui doit être compris sous la dénomination de contrebande de guerre. Les marchandises et articles suivants devront être considérés par tous les sujets du Roi comme contrebande de guerre: canons, mortiers, armes des toutes espèces, pistolets, bombes, grenades, boulets, fusils, pierres à feu, mêches, poudre, salpêtre, soufre, cuirasses, piques, épées, ceinturons, gibernes, selles et brides, à l'exception toutefois de la quantité de ces objets nécessaire pour la défense du vaisseau et de l'équipage. Resteront en outre en vigueur les obligations positives, que le Roi par des stipulations spéciales a contractées avec les Puissances étrangères, concernant le transport à bord des vaisseaux de ses sujets de marchandises et propriétés prohibées. L'armateur recevra en même temps que sa lettre de mer une instruction spéciale, indiquant ce qu'il aura à observer sous ce rapport.[1])

§ 15. Aucun capitaine ne doit se rendre à un port bloqué par quelqu'une des Puissances belligérantes, et il doit se conformer strictement aux avertissements concernant le blocus d'un port, lorsqu'ils lui ont été communiqués par les autorités. Si à l'entrée d'un port, dont le blocus ne lui a pas été préalablement notifié, il rencontre un navire portant le pavillon de guerre d'une des Puissances belligérantes, et que le commandant le prévient que le port est réellement bloqué, il doit immédiatement repartir, sans tenter de pénétrer

[1]) Voir la Lettre du 24 septembre 1855.

1854. haver han ufortövet at begive sig derfra, uden i nogen Maade at forsöge paa hemmeligen at indsnige sig i Havnen, saalænge den forbliver i blokeret Tilstand.

§ 16. Ingen af de kongelige Undersatter maa tage Tjeneste ombord paa Kaperskibe, langt mindre selv udruste eller være interesseret i saadanne Skibes Udrustning; saa maa ei heller nogen Reder eller Skipper lade bruge sit Skib til at transportere Tropper, Vaaben eller Krigsammunition, af hvad Slags de kunde være. I Tilfælde at nogen Skipper ei skulde kunne afværge det, at hans Skib af en uimodstaaelig Overmagt bliver misbrugt paa foranförte Maade, saa bliver det dog hans Pligt paa det Kraftigste og ved en formelig Akt at protestere imod denne voldsomme Behandling, som det ei har været i hans Magt at forekomme.

§ 17. Naar et Koffardiskib, som ikke seiler under bevæbnet Beskyttelse, bliver paa Söen praiet af noget de krigförende Magter tilhörende armeret Skib, som til Skibspapirernes Eftersyn er berettiget, saa skal den Skibförende ikke gjöre Modstand imod saadan Undersögelse, naar den af Chefen for ovennævnte armerede Skib skulde blive foretaget, men han er derimod pligtig til troligen og uden Forbeholdenhed at forevise alle de til Skibet og dets Ladning henhörende Papirer og Dokumenter. Det forbydes tillige paa det Strengeste baade den Skibförende og hans Officerer eller Mandskab at kaste overbord eller paa nogen Maade at tilintetgjöre eller dölge noget Dokument eller andet af de indenborde befindtlige til Skibet eller Ladningen henhörende Papirer, være sig för Visiteringen eller imedens den staaer paa. Naar Handelsskibene tilstaaes bevæbnet Beskyttelse under kongeligt Orlogsflag, da haver enhver Skibförende, forinden han antages under Convoi, at forevise sine Skibspapirer for Convoichefen, og i alle Tilfælde paa det Nöieste at rette sig efter dennes Befalinger.

15 April. **Lov angaaende Forbud mod Indförsel af Hornkvæg, Heste og andre Huusdyr fra Lande, hvor smitsom Dyresygdom maatte herske.**

Indförsel af Hornkvæg, Heste og andre Huusdyr fra Lande, hvor smitsom Dyresygdom maatte herske, skal være forbudt. I hvilke Tilfælde og

1854. secrètement dans le port pendant la durée du blocus.

§ 16. Aucun sujet du Roi ne doit prendre service à bord de corsaires, encore moins armer luimême des navires de cette espèce ou être intéressé dans une telle entreprise. Il est également défendu à tout armateur ou capitaine de laisser employer son bâtiment à transporter des troupes, des armes ou des munitions de guerre de quelque espèce que ce soit. Si un capitaine, contraint par la force, ne peut se soustraire à un emploi pareil de son navire, il est tenu de protester formellement contre cet acte de violence, qu'il a été impuissant à prévenir.

§ 17. Lorsqu'un navire, faisant voile sans escorte, est hélé en pleine mer par un vaisseau armé de l'une des Puissances belligérantes, ayant le droit de visiter les papiers, le capitaine ne doit pas se refuser à cette visite faite par le chef du vaisseau armé, mais il est tenu de produire loyalement et sans réserve les papiers et documents relatifs au vaisseau et à la cargaison. Il est sévèrement défendu au capitaine, à ses officiers et à son équipage de jeter à la mer ou de détruire ou soustraire les documents ou papiers relatifs au vaisseau ou à la cargaison, soit avant, soit pendant la visite. Lorsque protection armée sous le pavillon de guerre du Roi est accordée aux bâtiments marchands, le capitaine est tenu, avant d'être admis au convoi, de produire ses papiers au chef du convoi et de se conformer toujours strictement à ces ordres.

Loi sur la prohibition d'importer des bêtes à cornes, des chevaux et autres animaux domestiques provenant de pays ravagés par des épizooties. 15 Avril.

L'importation de bêtes à cornes, de chevaux et d'autres animaux domestiques provenant de pays ravagés par des épizooties est prohibée. Le Roi

i hvilken Udstrækning dette Forbud skal gjöres gjældende, fastsættes af Kongen. [1])

17 Mai. **Placat indeholdende Tillæg til Placaten af 15de** Marts 1854 angaaende Benyttelse af kongelige Söpas m. V. § 1. Foruden de i Placat angaaende Benyttelse af kongelige Söpas m. V. af 15de Marts d. A. opregnede Artikler og Varer skulle endvidere andre Tilvirkninger, som ere umiddelbart anvendelige til Krigsbrug, ansees som Krigscontrebande.

§ 2. Norske Fartöier maa ikke före Depecher for nogen af de krigförende Magter.

17 Mai. **Circulaire fra Finants- og Tolddepartementet:** Da det ofte indtræffer, at udenlandske Skibsförere ved Ankomsten her til Riget ei ere forsynede med behörig Fortegnelse over deres indehavende Varer, Skibsprovisioner og andre Skibsfornödenheder, og at de til Undskyldning for saadan Mangel, der ifölge den norske Toldlovgivning paadrager Ansvar, anföre, at de ikke i deres Hjem eller paa deres Afgangssted have havt Anledning til at gjöre sig bekjendte med, eller af vedkommende Consuler ere gjorte opmærksomme paa den norske Toldlovgivnings Bestemmelser angaaende Varefortegnelses Afgivelse, skulde Departementet, i Henhold til dets Circulair-Skrivelse af 5 Januar 1846, og idet man hoslagt i Oversættelse lader fölge et Uddrag af den norske Toldlovgivnings Bestemmelser angaaende Varefortegnelser, herved tjenstlig anmode Hr. Consulen om paa hensigtsmæssigste Maade at gjöre de omhandlede Bestemmelser bekjendte for alle Vedkommende inden deres Consulatdistrikt. [2])

31 Juli. **Lov om Arv.** — — § 31. Testament, som oprettes af Nogen, der er under 18 Aar, er ikke gyldigt, medmindre derpaa erholdes kongelig Konfirmation.

§ 32. Det samme gjælder om Testamenter,

[1]) I Henhold til denne Lov er Indförsel af Hornkvæg og Faar ved Pl. af 27 Mai 1854 indtil videre forbudt fra Nederlandene og Belgien, og Indförsel af Hornkvæg fra England og Skotland ved Pl. af 15 Oct. 1856. Se Instruxens § 34.

[2]) Se Lov af 20 Septbr. 1845.

fixera les cas qui donneront lieu à cette prohibition et ses limites. [1])

Lettre patente contenant des additions à la lettre patente du 15 mars 1854 sur les lettres de mer Royales etc. § 1. Outre les marchandises et articles mentionnés dans l'ordonnance sur les lettres de mer Royales du 15 mars de cette année, seront considérés comme contrebande de guerre tous les objets fabriqués pouvant directement servir à l'usage de la guerre. 17 Mai.

§ 2. Un navire norvégien ne doit pas porter de dépêches pour les Puissances belligérantes.

Circulaire du Ministère des Finances et des Douanes: Attendu qu'il arrive souvent que les capitaines de navires étrangers, à leur arrivée dans ce pays, ne sont pas pourvus du manifeste nécessaire de leur cargaison, des provisions de bord et d'autres objets d'équipement et que pour s'excuser de ce défaut, dont ils sont responsables selon les règlements de douane norvégiens, ils allèguent que ni dans leur pays, ni à l'endroit de leur départ ils n'ont eu l'occaison de connaître les lois norvégiennes concernant la remise d'un manifeste des marchandises et qu'ils n'en ont pas été prévenus par nos consuls, le Ministère, en se référant à sa circulaire du 5 janvier 1846, et en envoyant ci-joint la traduction d'un extrait de la loi norvégienne concernant les manifestes du chargement, vous prie, Monsieur le consul, de vouleur bien faire publier dans votre arrondissement consulaire, de la manière que vous jugerez la plus convenable, les prescriptions en question. [2]) 17 Mai.

Loi sur les héritages. — — § 31. Les testaments faits par les personnes n'ayant pas dix-huit ans sont nuls, à moins d' être confirmés par le Roi. 31 Juill.

§ 32. Il en est de même des testaments faits

[1]) Conformément à cette loi l'importation des bêtes à cornes et brebis provenant des Pays Bas et de la Belgique est prohibée par la Lettre patente du 27 mai 1854, et l'importation des bêtes à cornes provenant de l'Angleterre et de l' Ecosse par la Lettre patente du 15 octobre 1856. Voir les Instructions, par. 34.

[2]) Voir la Loi du 20 septembre 1845.

der gjöres af dem, som enten formedelst Ödselhed eller anden sær Aarsag ere satte under Værgemaal, samt om saadanne Umyndiges Tilbagekaldelse af ældre gyldigt Testament.

§ 50. Testament skal ordentligviis være oprettet skriftlig under Testators Haand og af ham vedkjendt enten for Notarius eller i Overværelse af mindst to Vidner, der af Testator ere anmodede om at overvære Handlingen, og som ei alene i Almindelighed, men ogsaa med Hensyn til Handlingen eller deres Forhold til Sagen og Parterne have fuldkommen Troværdighed.

§ 51. Har Testator ikke egenhændig nedskrevet sit Testament, bör det langsomt og tydeligt oplæses til Vedtagelse, og af Notarius eller Vidnerne med Angivelse af Aar og Dag gives Paategning om, at Saadant er iagttaget, samt om hvorvidt Testator har været ved fuld Sands og Samling.

§ 52. Indtræffer Sygdom eller andet uformodet og farligt Tilfælde, hvorved Nogen hindres fra at iagttage de om Testamenters Oprettelse i §§ 50 og 51 givne Forskrifter, kan en mundtlig Villieserklæring, afgiven for Notarius eller i Overværelse af mindst to saadanne Vidner, som § 50 ommelder, træde istedetfor Testament. Dog taber Villieserklæringen, hvis den ikke er afgiven for Notarius, sin Gyldighed, naar sex Uger ere forlöbne, siden Hindringen ophörte.

§ 53. En saadan mundtlig Villieserklæring bör paa Stedet optegnes af Notarius eller Vidnerne med Iagttagelse forövrigt af de i § 51 givne Forskrifter.

Have Vidnerne ikke paa Stedet optegnet Villieserklæringen, kunne de i Tvistighedstilfælde ikke föres til Beviis om dens Indhold, medmindre dertil er föiet Foranstaltning inden sex Uger, efterat Villieserklæringen er bleven vedkommende Arving bekjendt. Senere end eet Aar efter Testators Död kunne Vidnerne ikke föres.

§ 54. Vil Nogen gjöre Forandring i eller Tillæg til sit Testament, forholdes dermed efter

par les personnes mises en tutelle par suite de prodigalité ou d'autre cause particulière, ainsi que de la révocation d'un ancien testament valable faite par ces mêmes personnes.

§ 50. En règle générale le testament doit être écrit de la main du testateur, et reconnu par lui en présence du notaire ou de deux témoins au moins appelés par le testateur pour assister à l'acte, et qui méritent entière confiance, non seulement en général, mais aussi par rapport à l'acte ou à leur position dans l'affaire et vis-à-vis des parties.

§ 51. Lorsque le testateur n'a pas écrit le testament de sa propre main, il doit en être fait lecture lentement et distinctement pour qu'il soit reconnu, et le notaire ou les témoins doivent, en indiquant l'année et le jour, certifier l'observation de cette prescription, et attester que le testateur a joui de tous ses sens.

§ 52. En cas de maladie ou d'autre circonstance imprévue et dangereuse qui empêchent les prescriptions données dans les paragraphes 51 et 52 pour la rédaction d'un testament, une déclaration verbale de la volonté du testateur, faite devant le notaire ou en présence de deux témoins possédant les qualités exigées par le paragraphe 50, peut remplacer le testament. Toutefois cette déclaration de volonté du testateur, si elle n'est pas faite par-devant notaire, est nulle au bout de six semaines aprés que l'empêchement a cessé.

§ 53. Cette déclaration de volonté verbale doit être écrite sur-le-champ par le notaire ou les témoins, en observant d'ailleurs les prescriptions données dans le paragraphe 51.

Lorsque les témoins n'ont pas sur-le-champ écrit la déclaration, ils ne peuvent pas, en cas de contestations, déposer sur son contenu, à moins que les mesures ne soient prises à cet effet dans les six semaines après que les héritiers en ont eu connaissance. Les dépositions des témoins ne peuvent être reçues que dans l'année qui suit la mort du testateur.

§ 54. Lorsque quelqu'un veut ajouter un codicille à son testament, on observe les prescrip-

1854.

samme Forskrifter, som angaaende Testamenters Oprettelse er bestemt. Det Samme gjælder om Tilbagekaldelse af Testament, forsaavidt det ikke beviisligen af ham eller efter hans Foranstaltning er tilintetgjort eller saaledes overströget, at det desaarsag maa ansees som tilintetgjort. Dersom Arveladeren har tilintetgjort eller paa anden Maade tilbagekaldt en senere Anordning, uden at tilbagekalde den tidligere, skriftlig eller for Notarius afgivne Bestemmelse, kommer denne paany i Kraft.

§ 55. Er skriftligt Testament uden Testators Forsæt forkommet, eller har det saadan Feil, at det tildeels eller i det Hele er ulæseligt, bliver hans deri yttrede Villie ikke destomindre at tillægge Gyldighed, forsaavidt den ved Udskrift af Notarialprotokollen, ved Gjenpart eller ved Vidnerne bevises.

§ 56. Testament, som er oprettet i et fremmed Land, er, uden Hensyn til hvorvidt de foran for Formen af Testamenter givne Regler ere iagttagne, gyldigt her i Riget, hvis det ikke mangler noget i den ved hiint Lands Lovgivning foreskrevne Form. Foretrækkes det ved Oprettelsen af Testament i Udlandet at fölge den norske Lovgivning, kan den offentlige Autoritet, for hvilken Testamenter ifölge vedkommende Stats egen Lovgivning kunne oprettes, saavelsom den norske Gesandt eller en af Kongen beskikket Consul paa Stedet træde istedetfor Notarius. [1])

26 Aug. **Lov om Adgang for udenlandske Fartöier til** Deeltagelse i Varefórsel mellem indenrigske Steder: Kongen kan, uanseet Bestemmelserne i Lov om Toldvæsenet af 20de September 1845 § 55 og Lov om Norges og Sveriges gjensidige Handel og Söfart af 4 August 1827 § 28, tilstede udenlandske Fartöier Deeltagelse i Varefórsel mellem indenrigske Steder, under Betingelse, at modsvarende Rettighed tilstaaes Rigets Fartöier i vedkommende udenlandske Stat. [2])

[1]) Se den Consulsinstruxen vedföiede Expeditionstaxt.
[2]) Cfr. Circulærer af 9 Octbr. 1858 og 27 Juni 1860.

1854.

tions données pour la rédaction des testaments. Il en est de même de la révocation d'un testament, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il est, par le testateur ou par ses soins, détruit ou biffé de manière à être considéré comme détruit. Si le testateur a annulé ou d'autre façon révoqué une clause postérieure, sans révoquer la clause antérieure, faite par écrit ou par-devant notaire, celle-ci rentre en vigueur.

§ 55. Si un testament fait par écrit se trouve égaré contre le dessein du testateur, ou s'il a été endommagé de façon à être illisible en tout ou en partie, la volonté qu'il y a exprimée n'en sera pas moins valable, pourvu qu'elle soit constatée par une copie du registre du notaire, par un double ou par les témoins.

§ 56. Tout testament fait dans un pays étranger est valable en Norvège, bien que les règles données plus haut pour la forme des testaments ne soient pas observées, à condition qu'il est fait dans la forme prescrite par la législation du pays étranger. Lorsque le testateur en faisant un testament à l'étranger préfère suivre la législation norvégienne, l'autorité publique chargée de faire les testaments d'après la législation du pays, aussi bien que l'ambassadeur de Norvège ou le consul du lieu nommé par le Roi peuvent remplacer le notaire. [1])

Loi qui permet sous certaines conditions aux navires étrangers de prendre part au cabotage entre les ports du Royaume: Le Roi peut, malgré les prescriptions de la loi des douanes du 20 septembre 1855, par. 4, et de la loi sur le commerce et la navigation réciproques entre la Norvège et la Suède du 14 août 1827, par. 28, admettre les navires étrangers à prendre part au cabotage entre les ports du Royaume, à condition que le même droit sera accordé aux navires norvégiens dans le pays étranger. [2]) 26 Août.

[1]) Voir le Tarif annexé aux Instructions.
[2]) Voir les Circulaires des 9 octobre 1858 et 27 juin 1860.

1854.

26 Aug. **Lov indeholdende Forandringer i Frd. om Söindrulleringsvæsenet af 3 Juni 1803.** § 1. Det skal være tilladt til Skibstjeneste paa norske Fartöier at forhyre fremmede i Norge ei söindrullerede Personer i fölgende Forhold:

Naar det hele Mandskabs Tal, Skipperen og Styrmanden deri indbefattet, er

indtil 3	1	Fremmed
4 til 6	2	—
7 til 9	3	—
10 til 12	4	—
13 til 15	5	—
16 til 18	6	—

og saa fremdeles efter samme Regel. [1])

Som Skipper eller Styrmand maae Fremmede ikke antages, uden forsaavidt som dette efter den hidtil gjældende Lovgivning er tilladt. [2])

1854.

26 Août. **Loi apportant des modifications à l'ordonnance relative à l'inscription maritime du 3 juin 1803.** § 1. Il est permis aux capitaines des navires norvégiens d'engager des marins étrangers non inscrits en Norvège dans les proportions suivantes:

Lorsque le nombre des gens de l'équipage, y compris le capitaine et le second, est

de 3 au plus	1	étranger
de 4 à 6	2	—
de 7 à 9	3	—
de 10 à 12	4	—
de 13 à 15	5	—
de 16 à 18	6	—

et ainsi de suite d'après la même règle. [1])

Les étrangers ne peuvent être engagés en qualité de capitaines ou de seconds, si ce n'est dans les cas prévus par les lois en vigueur. [2])

28 Aug. **Lov angaaende Signaler til Forebyggelse af Sammenstöd mellem Skibe:** Alle norske Skibe skulle til Forebyggelse af Sammenstöd med andre Fartöier före saadanne Tegn eller Signaler, som af Kongen ere eller vorde anordnede. [3])

28 Août. **Loi sur les signaux pour éviter l'abordage des navires:** Pour éviter l'abordage tous les navires norvégiens porteront les marques ou signaux qui sont ou seront prescrits par le Roi. [3])

---

[1]) I Anledning af et opstaaet Spörgsmaal om der paa et i Udlandet indkjöbt Skib, der sættes under norsk Flag, er tilladt, paa Skipper og Styrmand nær, at forhyre lutter Udlændinge, har Marinedepartementet i en Skrivelse af 9 Juni 1855 udtalt den Mening, at der ikke kan være noget at erindre mod, at et norsk Fartöi i Udlandet forhyrer et Mandskab af fremmede Söfolk, idet de om Fartöiets Bemanding med norske Söfolk gjældende Regler först komme til Anvendelse, naar Fartöiet ankommer her til Landet. (Cfr. Lov om Söfarten § 3, Note).

[2]) Ifölge Lov af 13 Aug. 1857 § 2 er der nu Intet til Hinder for at en Udlænding erholder Skippercertificat, naar han opfylder de herfor foreskrevne Betingelser. Til at före Skibe paa Hval eller Kobbefangst kunne efter Lov af 14de Marts 1816 fremmede Skippere antages uden nogen Indskrænkning, naar de kun med troværdige Vidnesbyrd godtgjöre, at de have faret som Skippere paa saadan Fangst; det Skippercertificat, som meddeles dem, gjælder ikke til at före Skibe i anden Fart, förend de i 5 Aar have fört Skib herfra Riget paa Hval eller Kobbefangst.

[3]) Cfr. Lov af 28 Septbr. 1857 samt Placat af 9 Februar 1859 og Lov om Söfarten § 78 Nr. 5.

---

[1]) A l'occasion d'une question adressée au Ministère de la marine pour savoir s'il était permis, à bord d'un navire acheté à l'étranger et naviguant sous pavillon norvégien, de n'engager que des étrangers, à l'exception du capitaine et du second, le Ministère a déclaré dans une lettre du 9 juin 1855 qu'il n'était pas défendu à un navire norvégien à l'étranger d'engager un équipage composé de marins étrangers, attendu que les règles en vigueur pour l'engagement de marins norvégiens ne sont applicables qu'après l'arrivée du navire en Norvège. (Voir la Loi sur la navigation, § 3, note.)

[2]) Conformément à la Loi du 13 août 1857, § 2, il n'y a rien qui s'oppose à délivrer à un étranger un certificat de capitaine, lorsqu'il remplit les conditions voulues. Par une loi du 14 mars 1816 les capitaines étrangers sont admis sans aucune restriction à commander les navires qui vont à la pêche de la baleine et du phoque, pourvu qu'ils prouvent par des témoignages authentiques qu'ils ont déjà fait cette pêche en qualité de capitaines; les lettres qui leur sont délivrées ne sont pas valables pour d'autre navigation, avant qu'ils aient pendant 5 ans commandé un navire norvégien faisant la pêche de la baleine ou du phoque.

[3]) Voir la Loi du 28 septembre 1857, la Lettre patente du 9 février 1859 et la Loi sur la navigation, par. 78, nº 5.

1854.
29 Sept. **Skrivelse fra Departementet for det Indre,** hvori paa en indkommen Forespörgsel om, hvorvidt der var noget til Hinder for at nationalisere et i England prisedömt russisk Fartöi, der var indkjöbt af en norsk Undersaat, meddeles Fölgende: Den norske Lovgivning indeholder ikke nogen Bestemmelse, der er til Hinder for saadan Naturalisation, ligesom man — efter derom i Anledning af en anden lignende Forespörgsel at have correspondere med Statsministeren for de udenrigske Anliggender — heller ikke antager, at der fra den almindelige Folkerets Side er nogen Hindring derimod. Man anseer det imidlertid önskeligt, at Vedkommende i indtræffende Tilfælde udtrykkelig gjöres opmærksom paa, at Staten ikke ved at anerkjende et i Udlandet kjöbt Fartöi som nationalt overtager nogen Garanti for Tab ved Opbringelse, og at saaledes de mulige Fölger af Handelen maa staae for Vedkommendes eget Ansvar.

18 Nov. **Kongelig Resolution,** hvori bestemmes, at Breve, der i portofri Sag afsendes fra Norge til de forenede Rigers Consuler i Udlandet, skulle frankeres med den udenrigske Porto (den indenrigske bortfalder nemlig), og Breve, der i portofri Sag afsendes fra Consulerne til Norge, skulle heelt frankeres. [1]

1855.
26 Mai. **Reglement for Tjenstgjöringen ombord i den** Norske Marines Krigsfartöier. [2] — — § 37. I indenlandske Havne tillader Eskadrechefen eller Skibschefen i Almindelighed ingen Passageer uden Marine-Commandoens Bifald at embarkere paa de Skibe og Fartöier, der ere underlagte hans Commando. I udenrigske Havne medtager han ingen Passageer uden ifölge skriftligt Forlangende fra en af Hans Majestæts Ministre eller Bestyrere af diplomatiske Anliggender eller Consuler, samt saafremt det kan skee uden væsentlig Hinder for Tjenesten.

[1] Se Consulsinstruxens § 65, c. Dersom der ikke er Adgang til at frankere Breve lige til Adressestedet, skulle de frankeres saa langt, det efter de gjældende Bestemmelser kan skee.

[2] Cfr. Consulsinstruxens § 79.

1854.
Lettre du Ministère de l'Intérieur en réponse à une question qui lui a été adressée pour savoir si les lois norvégiennes s'opposent à la naturalisation d'un navire russe jugé bonne prise en Angleterre et acheté par un sujet norvégien: Les lois norvégiennes ne renferment pas de décision qui s'oppose en pareil cas à la naturalisation, et le Ministre, qui à l'occasion d'une question pareille à lui adressée a conféré avec le Ministre des Affaires étrangères, pense que le droit des gens ne s'y oppose pas davantage. Toutefois il est à désirer que, le cas échéant, les parties intéressées soient expressément informées que l'Etat, tout en reconnaissant comme norvégien un navire acheté à l'étranger, n'assume aucune responsabilité en cas de perte par suite de capture, et que par conséquent les suites possibles de l'acquisition resteront à la charge des parties. 29 Sept.

Résolution Royale qui prescrit que les lettres envoyées en franchise de Norvège aux consuls des Royaumes Unis à l'étranger seront affranchies en payant le port étranger (le port norvégien n'étant pas payé), et que les lettres envoyées en franchise en Norvège par les consuls seront affranchies jusqu'à destination. [1] 18 Nov.

1855.
Règlement de service à bord des vaisseaux de guerre de la marine norvégienne. [2] — — § 37. Dans les ports du Royaume le chef d'escadre ou le commandant de vaisseau n'admet pas en général, sans le consentement de l'administration supérieure de la marine, de passagers à bord des vaisseaux et navires qui se trouvent sous ses ordres. Dans les ports étrangers il ne prend pas de passagers, à moins d'une demande écrite émanée d'un des ministres ou administrateurs des affaires diplomatiques, ou d'un des consuls de sa Majesté, et à condition de ne pas entraver le service. 26 Mai.

[1] Voir les Instructions pour les consuls, par. 65, c. S'il n'est pas possible d'affranchir les lettres jusqu'à destination, elles le seront jusqu' au lieu où les prescriptions en vigueur le permettront.

[2] Voir les Instructions pour les consuls, par. 79.

§ 165. Er Forlis foregaaet paa den norske Kyst, henvender Skibschefen sig om fornöden Bistand til vedkommende Localövrighed; er det skeet i fremmed Land, henvender han sig til Consulen, om saadan findes, eller til Stedets Authoriteter, og retter sig forövrigt efter Landets Love.

§ 209. Efterlades Syge i fremmed Land, overdrager Skibschefen til Hans Majestæts Consul paa Stedet at drage fornöden Omsorg saavel for den Syges Pleie under Sygdomstiden som hans senere Forsendelse til Hjemstedet eller Skibet.

§ 211. Naar fremmede Penge kjöbes eller omsættes mod anden Mynt, bör den Kurs, til hvilken Omsætningen foregaaer, legitimeres med Attest fra Consulen, fra en Mægler eller en Officier.

§ 589. 1. Ved venskabelig Nations Festdage deeltage norske Orlogsmænd i Almindelighed i Festen ved Salut og Flagning, naar de herom modtage en officiel Meddelelse. 2. Naar i fremmed Land norske Orlogsmænd have Anledning til at höitideligholde egen Nations Festdage, aftaler den Commanderende det Fornödne med Hans Majestæts diplomatiske eller consulaire Agent paa Stedet, hvis saadan haves, for at behörig Anmeldelse herom kan skee til Local-Authoriteterne.

§ 594. 1. Eskadrechefer og Chefer for enkelt Fartöi aflægge först Visit hos Hans Majestæts Ambassadeurer, Ministre eller Chargés d'affaires i enhver Havn, tilhörende den Magt, ved hvilken disse Agenter ere accrediterede. 2. Eskadrechefer vente i Almindelighed först Visit af Generalconsuler og Consuler. 3. Chefer for enkelt Fartöi aflægger först Visit hos Generalconsuler og Consuler. 4. Den, som har modtaget Visit, gjengiver den i Löbet af 24 Timer, ifald Veiret og andre Omstændigheder tillade det. 5. Officielle Visitter finde kun Sted ved förste Ankomst til det Sted, hvor vedkommende diplomatiske eller consulaire Agenter ere ansatte. [1])

§ 595. I Almindelighed bör Chefen for norsk

[1]) Se Salutreglement af 4 Sept. 1858 §§ 31 og 32.

§ 165. Si le naufrage a lieu sur la côte de Norvège, le commandant demandera les secours nécessaires aux autorités locales; s'il a lieu à l'étranger, il s'adresse au consul, s'il y en a un, ou aux autorités du lieu, en se conformant d'ailleurs aux lois du pays.

§ 209. Lorsque des malades sont laissés à l'étranger, le commandant charge le consul de Sa Majesté de prendre soin du traitement du malade et de son renvoi ultérieur à son domicile ou au vaisseau.

§ 211. Lorsqu'on achète ou change l'argent étranger avec d'autres monnaies, le cours, auquel la transaction a lieu, doit être attesté par le certificat du consul, d'un courtier ou d'un officier.

§ 589. 1. Aux jours de fête des nations amies les vaisseaux de guerre norvégiens prennent part à la fête en tirant des salves et en arborant le pavillon, lorsqu'ils en reçoivent communication officielle. 2. Lorsqu'à l'étranger les vaisseaux de guerre norvégiens trouvent l'occasion de célébrer les jours de fête de leur propre nation, le commandant se concerte avec l'agent diplomatique ou consulaire de Sa Majesté, s'il y en a un, pour que communication en puisse être faite aux autorités locales.

§ 594. 1. Les chefs d'escadre et les commandants d'un seul vaisseau se présentent les premiers chez les ambassadeurs, ministres ou chargés d'affaires de Sa Majesté dans chaque port appartenant à la Puissance auprès de laquelle ces agents sont accrédités. 2. Les chefs d'escadre attendent en général d'abord la visite des consuls généraux et des consuls. 3. Les commandants d'un seul vaisseau se présentent les premiers chez les consuls généraux et les consuls. 4. Celui qui a reçu la visite la rend dans les vingt-quatre heures, si le temps et les circonstances ne s'y opposent pas. 5. Les visites officielles n'ont lieu qu'à la première arrivée au lieu de résidence des agents diplomatiques ou consulaires. [1])

§ 595. En général le chef d'un vaisseau de

[1]) Voir le Règlement des saluts du 4 septembre 1858, par. 31 et 32.

Krigsskib ikke aflægge nogen officiel Visit til fremmede Authoriteter iland, forinden han har raadført sig med Hans Majestæts diplomatiske eller consulaire Agent, om saadan haves paa Stedet.

guerre norvégien ne doit pas faire de visite officielle aux autorités étrangères à terre, avant d'avoir consulté à cet égard l'agent diplomatique ou consulaire de Sa Majesté, s'il y en a un.

§ 598. Naar en af förmeldte Authoriteter ikke er i Besiddelse af et passende Rofartöi, for at aflægge eller gjengive en officiel Visit ombord, skal Chefen efter Anmodning stille et saadant Fartöi til Vedkommendes Disposition.

§ 598. Lorsque quelqu'une des autorités mentionnées plus haut n'a pas une embarcation convenable pour faire ou rendre une visite officielle à bord, le chef doit, sur la demande de cette autorité, en mettre une à sa disposition.

24 Sept. **Höieste Resolution.** 1. At indtil videre skal ingen Quarantaine med Hensyn til Cholera finde Sted mod ankommende Fartöier, hvad enten disse komme fra inden- eller udenrigsk Sted, medmindre der under Reisen har været eller ved Ankomsten til norsk Havn haves ombord nogen Syg eller Död, hvis Sygdom skjönnes at være eller have været den ondartede Cholera.

2. At Skibsförere i saadanne Tilfælde skulle heise Quarantaineflag uden Hensyn til, om de komme fra smittet eller usmittet Sted. I disse Tilfælde bliver Quarantaine at afholde i 8 Dage, regnet fra den Tid, som i § 14 i Quarantaineloven af 12 Juli 1848 er bestemt.

Résolution: 1° que jusqu'à nouvel ordre il n'y aura pas de quarantaine contre le choléra pour les navires, qu'ils arrivent d'un port du Royaume ou de l'étranger, à moins qu'il n'y ait eu pendant le voyage, ou qu'il n'y ait à l'arrivée dans un port norvégien à bord des morts ou des malades dont la maladie est jugée avoir été ou être le choléra malin; 24 Sept.

2° que dans ces cas les capitaines doivent arborer le pavillon de quarantaine, qu'ils arrivent ou non d'un pays infecté. La quarantaine sera de 8 jours à compter de l'époque fixée par le paragraphe 14 de la loi sur les quarantaines du 12 juillet 1848.

24 Sept. **Skrivelse fra Departementet for det Indre** i Anledning af en indkommen Forespörgsel om, hvorvidt det under Krigen mellem Vestmagterne og Rusland var norske Skibe tilladt at före Ladning af Svovl fra Neapel til en neutral Stats Havn: Fra norsk Side er der ikke noget til Hinder herfor, da Placat af 15 Marts f. A. Cap. 2 § 13 alene forbyder at have saadanne Artikler ombord, der henhöre til Krigscontrebande, naar disse ere bestemte for de krigförende Magter eller disses Undersaatter eller allerede tilhöre disse. Efter Departementets Anskuelse vil imidlertid et Fartöi, der indehaver saadan Ladning, lettelig være udsat for at blive anholdt af engelske og franske Krydsere og muligens til nærmere Undersögelse blive opbragt til engelsk eller fransk Havn.

Lettre du Ministère de l'Intérieur en réponse à une question à lui adressée pour savoir si, pendant la guerre entre les Puissances occidentales et la Russie, il est permis aux navires norvégiens de transporter des chargements de soufre de Naples aux ports d'un Etat neutre: De la part de la Norvège il n'y a rien qui s'y oppose, la lettre patente du 15 mars de l'année dernière, chap. 2, par. 13, défendant seulement d'avoir à bord des articles compris dans la contrebande de guerre, lorsqu'ils sont destinés ou appartiennent déjà aux Puissances belligérantes ou à leurs sujets. Toutefois, selon l'opinion du ministère, un navire portant un chargement de cette nature sera facilement exposé à être arrêté par les croiseurs anglais et français et même à être conduit dans un port anglais ou français pour être visité de plus près. 24 Sept.

29 Sept. **Placat indeholdende yderligere Tillæg til Placaten** af 15de Marts 1854 angaaende Benyttelse af kongelige Söpas m. V. Foruden de i Placat an-

Lettre patente contenant des additions ultérieures à la lettre patente du 15 mars 1854 sur les lettres de mer Royales etc. Outre les marchandi- 29 Sept.

1855. **gaaende Benyttelse af kongelige Söpas m. V. af 15. Marts 1854 og i Tillægsplacat af 17 Mai samme Aar opregnede Artikler og Varer skal endvidere Bly i Plader, Klumper eller hvilkensomhelst anden Form ansees som Krigscontrebande.**

1857.
18 Febr. **Skrivelse fra Departementet for det Indre,** hvori meddeles, at de her i Riget ansatte fremmede Consuler eller Consularagenter, der ikke ere norske Undersaatter og heller ikke drive nogen Næring ved Siden af deres Consulsfunction, ere fritagne for personlige Skatter og alleslags communale Byrder, hvoriblandt ogsaa for militair Indqvartering. Driver derimod en saadan Consul nogen Consulsfunctionen uvedkommende Virksomhed eller Bedrift, bliver han af den Indtægt, der derved tilflyder ham, beskattet i Lighed med Landets egne Undersaatter. Fremmede Staters Consuler, der ere norske Borgere og drive borgerlig Næring, ere ikke fritagne for de almindelige borgerlige Byrder og Paalæg; dog ere de ligesaalidt i dette som i det næst foran omtalte Tilfælde forpligtede til at erlægge Skat til den Commune, hvortil de höre, af den faste Gage, de som Consuler maatte oppebære af vedkommende fremmede Stat.[1])

7 Mai. **Lov indeholdende Paabud af Redningsböier for** Skibe, som gaae i udenrigsk Fart: Norske Skibe, der gaae i udenrigsk Fart, skulle, naar de ere af tredive Commercelæsters eller mindre Drægtighed, være forsynede med een, men naar de ere större, med to Redningsböier. Gaaer Skipperen tilsös uden at have efterkommet denne Forskrift, böder han fem Speciesdaler, der tilfalde Fattigkassen og i Mangel af mindelig Erlæggelse indtales ved Politiret.

20 Mai. **Skrivelse fra Indredepartementet,** hvori meddeles, at der ikke antages at være noget til Hinder for,

[1]) Ifölge Lov angaaende Værnepligten af 26 Aug. 1854 ere virkelige Consuler for fremmede Magter, naar de ere anerkjendte som saadanne af Kongen, fritagne for al Tjeneste ved den væbnede Magt.

ses et articles mentionnés dans la lettre patente sur les lettres de mer Royales etc. du 15 mars 1854 et dans la lettre patente additionnelle du 17 mai de la même année, sera aussi considéré comme contrebande de guerre le plomb en plaques, en masses ou en quelque forme que ce soit. 1855.

1857.
Lettre du Ministère de l'Intérieur portant communication que les consuls ou agents consulaires étrangers résidant dans le Royaume, qui ne sont pas sujets norvégiens et qui n'exercent aucune industrie à côté de leurs fonctions de consuls, sont exempts des impositions personnelles et de toutes espèces de charges communales, y compris le logement des militaires. Si au contraire ces consuls font des affaires qui ne concernent pas leurs fonctions de consuls, ils paient les impôts des revenus qu'ils en tirent comme les propres sujets du Royaume. Les consuls des puissances étrangères qui sont citoyens norvégiens et qui exercent une industrie ne sont pas exempts des charges et impôts ordinaires des citoyens; toutefois, dans ce dernier cas de même que dans le précédent, ils ne sont pas tenus de payer à la commune où ils résident les impôts du traitement fixe qu'ils reçoivent des puissances étrangères.[1]) 18 Févr.

Loi qui enjoint aux navires qui font la naviga- tion avec l'étranger d'être pourvus de bouées de sauvetage: Les navires norvégiens qui font la navigation avec l'étranger doivent être pourvus d'une bouée de sauvetage, lorsqu'ils sont de 30 lasts de commerce ou moins, et de deux, lorsqu'ils sont d'un tonnage plus fort. Si le capitaine met en mer sans observer cette prescription, il est passible d'une amende de 5 speciedaler à la caisse des pauvres; à défaut de paiement il est poursuivi devant le tribunal de police. 7 Mai.

Lettre du Ministère de l'Intérieur portant communication qu'il ne voit pas d'obstacle à ce qu'un 20 Mai.

[1]) Conformément à la Loi sur la conscription du 26 août 1854 les véritables consuls des puissances étrangères, reconnus comme tels par le Roi, sont exempts de tout service militaire.

at et i Udlandet kjöbt Fartöi, saalænge det ikke er naturaliseret her i Landet, gives et andet Navn end det forhen havte.

1 Aug. **Lov om Nedsættelse af Consulatgebyrerne:** De ved ældre Forordninger paabudne og ved Lov af 14 Juni 1816 til $^1/_{15}$ Spdlr. pr. Commercelæst bestemte Consulatgebyrer nedsættes fra næstkommende förste October at regne til det Halve, saaledes at denne Nedsættelse i de enkelte Consulatdistrikter træder i Kraft efterhaanden, som de ved nævnte Tidspunkt ansatte Consuler afgaae. [1])

13 Aug. **Lov om Adgangen til at blive Styrmand samt** til at före Fartöi. § 1. For at erholde Styrmandspatent skal herefter udfordres: a. at have bestaaet den lovbefalede Styrmandsexamen, b. at have fyldt det 19de Aar, c. at have efter det fyldte 14de Aar faret tilsös i 36 Maaneder, hvoraf mindst 18 Maaneder enten til Orlogs eller i udenrigsk Handelsfart med et större Seilfartöi (Raaseiler).

§ 2. Den, der vil vinde Certificat som Skipper og derved Ret til at före Fartöi af enhver Störrelse paa alle Farvande, maa: a. have fyldt sit 21de Aar; b. have erhvervet Styrmandspatent og derefter faret i femten Maaneder. Af denne Tid maa han mindst sex Maaneder i udenrigsk Fart have gjort Tjeneste som Förste- eller Ene-Styrmand eller som Skibsförer, hvorimod det er tilstrækkeligt, at han i de övrige ni Maaneder har faret i samme Egenskab inden Riget eller som Understyrmand i Seilads paa Udlandet. Ved Anvendelsen af foranstaaende Bestemmelser regnes Fart paa et Orlogsfartöi lige med udenrigsk Fart. For at erholde Skippercertificat behöver man for Eftertiden ikke at godtgjöre, at man kan

[1]) Nedsættelsen var i Febr. Maaned 1861 indtraadt i fölgende Distrikter: Odessa, Helsingfors, Amsterdam, Brüssel, Alicante, Gibraltar, Lissabon, Genua, Livorno, Malta, Constantinopel, Alexandria, Algier, Calcutta, Bombay, Colombo, Madras, Akyab, Batavia, Bankok, Portorico, Panama, Guayaquil, Buenos-Ayres, Rio Janeiro, La Guayra, Washington, New York, St. Francisco, samt i de forhenværende Consulater Civita Vecchia, Libau og Aalborg, der ere gaaede over til Viceconsulater.

navire acheté à l'étranger, tant quil n'est pas naturalisé en Nervège, change le nom qu'il porte.

Loi sur la diminution des droits consulaires: A partir du 1er octobre prochain les droits consulaires établis par d'anciennes ordonnances et fixés à $^1/_{15}$ speciedaler pour chaque last de commerce par la loi du 14 juin 1816, sont réduits à la moitié, de manière que cette diminution entre en vigueur dans les différents arrondissements consulaires à mesure que les consuls établis à la dite époque sont remplacés par d'autres. [1]) 1 Août.

Loi qui fixe les conditions pour être second et capitaine de navire: § 1. Pour obtenir désormais une patente de second il faut: a. avoir passé l'examen de second prescrit par la loi; b. avoir dix-neuf ans; c. avoir navigué, après sa quatorzième année, pendant 36 mois, dont il faut avoir passé les dixhuit à bord d'un bâtiment de guerre ou d'un grand navire à voiles (bâtiment gréé en carré) faisant le commerce avec l'étranger. 13 Août.

§ 2. Pour obtenir un certificat de capitaine et par conséquent le droit de commander les navires de n'importe quel tonnage dans tous les parages, il faut: a. avoir vingt-un ans; b. avoir obtenu une patente de second et avoir navigué ensuite pendant quinze mois. De ces quinze mois il faut avoir servi pendant les six au moins comme premier ou seul second ou comme capitaine dans la navigation avec l'étranger; il suffit au contraire que pendant les autres neuf mois on ait navigué dans la même qualité entre les ports du Royaume, ou en qualité de deuxième second dans la navigation avec l'étranger. Pour l'application de ces presriptions la navigation sur un bâtiment de guerre est comptée comme la navigation avec l'étranger.

[1]) Au mois de février 1861 la diminution était entrée en vigueur à Odessa, Helsingfors, Amsterdam, Bruxelles, Alicante, Gibraltar, Lisbonne, Gênes, Livourne, Malte, Constantinople, Alexandrie, Alger, Calcutta, Bombay, Colombo, Madras, Akyab, Batavie, Bankok, Porto-Rico, Panama, Guayaquil, Buénos-Ayres, Rio de Janeiro, La Guayrà, Washington, New York, St. Francisco, ainsi que dans les anciens consulats de Civita Vecchia, de Libau et d'Aalborg, qui sont changés en vice-consulats.

faa Skib at före. Foranstaaende Bestemmelser skulle være anvendelige ogsaa naar den, der söger Skippercertificat, er Udlænding.

§ 3. Den, der har bestaaet Officiersexamen ved Sökadetinstitutet, ansees som om han havde Styrmandspatent. Efter at have fyldt sit 21de Aar er han derhos berettiget til at erholde Skippercertificat. Den, der er eller har været norsk Söofficier, nyder efter Tilbagelæggelsen af det 21de Aar uden saadant Certificat den Ret, som samme medförer. [1])

§ 4. Det er Enhver tilladt at före Fartöi af hvilkensomhelst Störrelse: a. i indenrigsk Fart; b. fra Nordland eller Finmarken i Fart paa Nordiishavet eller det hvide Hav. [2])

§ 5. Ligeledes er det Enhver tilladt at före Fartöi af indtil 25 Commercelæsters Drægtighed i Fart paa Sverige fra den norske Grændse til Ystad samt paa det egentlige Kongerige Danmark. [3])

§ 7. Enhver, der med Hjemmel af denne Lovs § 4 b eller § 5 er bleven udexpederet som Fartöisförer, skal være forpligtet til for vedkommende Indrulleringsofficiant at godtgjöre, om han virkelig har bragt det Fartöi, hvormed han til sidstaflagte Reise var udexpederet, til saadant Sted, hvorpaa han er berettiget at före Fartöi, og skal han, hvis han ei behörigen kan godtgjöre dette, eller det befindes, at han med Fartöiet har befaret noget Sted, hvorpaa han ei er berettiget til at före Fartöi, erlægge en Mulct til Statskassen af 1 til 5 Speciedaler pr. Commercelæst af Fartöiets Drægtighed, for hvilken Mulct Fartöiet hefter, samt desuden efter Omstændighederne have tabt sin Ret til at före Fartöi.

28 Sept. **Lov angaaende Regler for Styring til Forebyggelse af Sammenstöd mellem Fartöier:** Det over-

[1]) Se Lov 12 Oct. 1857 § 43. [2]) Cfr. Lov 26 Aug. 1854 Note 2. [3]) Se Lov 12 Oct. 1857 § 22.

Pour obtenir un certificat de capitaine il n'est pas nécessaire comme par le passé de prouver qu'on peut avoir un navire à commander. Les règles précédentes seront également applicables aux étrangers qui sollicitent des certificats de capitaine.

§ 3. Celui qui a passé à l'institution des aspirants de marine l'examen de sortie, est considéré comme s'il avait une patente de second. Après avoir atteint sa vingt-unième année il a en outre droit à un certificat de capitaine. Celui qui est ou a été officier de marine norvégien jouit, après sa vingt-unième année, sans ce certificat, du droit qu'il confère. [1])

§ 4. Il est permis à chacun de commander un navire de n'importe quel tonnage: a. dans la navigation entre les ports du Royaume; b. du Nordland et du Finmark dans la navigation avec la Mer glaciale du Nord ou la Mer blanche. [2])

§ 5. Il est également permis à chacun de commander un navire d'un tonnage de 25 lasts de commerce au plus dans la navigation avec la Suède depuis la frontière norvégienne jusqu'à Ystad et avec le Danemark proprement dit. [3])

§ 7. Chacun qui, conformément aux paragraphes 4 b ou 5 de cette loi, a été expédié comme capitaine d'un navire, est tenu de prouver au commissaire de l'inscription maritime qu'il a réellement conduit le navire avec lequel il a été expédié pour son dernier voyage à un port avec lequel il a le droit de faire la navigation; s'il n'en peut pas fournir les preuves ou s'il est constaté qu'il a visité un port dont la navigation lui est interdite, il doit payer au trésor une amende de 1 à 5 speciedaler par last de commerce du tonnage du navire (le navire répond du paiement de cette amende), et perdre, suivant les circonstances, le droit de commander un navire.

Loi sur les règles à observer pour éviter l'abordage des navires: Il est laissé au Roi de pres- 28 Sept.

[1]) Voir la Loi du 12 obtobre 1857, par. 43. [2]) Voir la Loi du 26 août 1854, note 2. [3]) Voir la Loi du 42 octobre 1857, par. 22.

lades til Kongen at foreskrive Regler for, hvorledes norske Skibe skulle styres til Undgaaelse af Sammenstöd med andre Fartöier. [1])

12 Oct. **Lov indeholdende Forandringer i og Tillæg til** Lovgivningen angaaende Værnepligt og Udskrivning. — — § 20. Söfarende Værnepligtige, hvilke ikke ere undergivne anden Udskrivning end til Sövæbningen, ere forpligtede til Tjeneste fra det fyldte to og tyvende til det fyldte fem og tredivte Aar. Til Söfarende henregnes de, som have opnaaet mindst Halvbefarenhedsgraden inden Begyndelsen af det Aar, hvori de fylde deres to og tyvende Aar. Dog skal den Söfarende, der ikke inden Begyndelsen af det Aar, hvori han fylder sit syv og tyvende Aar, er bleven heelbefaren og heller ikke ifölge Udskrivning har gjort Tjeneste som Sömand, betragtes som ikke söfarende. Som Halvbefaren ansees den, der i tolv Maaneder, og som Heelbefaren den, der i tredive Maaneder efter sit fyldte femtende Aar har været i udenrigsk Fart. I hvilket Omfang og efter hvilke Regler den indenrigske Fart skal gjælde som Bestemmelsesgrund for de Værnepligtiges Befarenhed, fastsættes af Kongen. [2])

§ 21. Der skal föres Söfartsruller over samtlige her i Riget hjemmehörende Personer, der ernære sig ved Söfart i eller paa Udlandet, saavelsom over Fremmede, der her i Riget lade sig forhyre med norske Fartöier paa Udlandet. Disse Ruller föres af Indrulleringscheferne for saadanne Distrikter, som Kongen bestemmer. I Rullerne föres hver Mand, saalænge han er i Fartöiet, og indtil hans Forpligtelse til Tjeneste er ophört.

§ 22. Enhver, der vil ernære sig ved Söfart paa Udlandet, har til en af Indrulleringscheferne at afgive de for Söfartsrullerne fornödne Oplysninger, hvorpaa der til Beviis for, at han har opfyldt denne Pligt og er antegnet i Rullerne,

[1]) Se Placat af 9 Febr. 1859 og Lov om Söfarten § 78 No. 6.

[2]) Se Reglement af 5 Dec. 1859 § 27 o. ff.

crire les règles pour gouverner les navires norvégiens afin d'éviter l'abordage avec d'autres navires.[1])

Loi contenant des changements et additions aux lois sur le recrutement et la conscription. — — § 20. Les marins enregistrés à l'inscription maritime qui ne sont soumis qu'au recrutement de la marine sont dans l'obligation de servir dès la vingt-deuxième jusqu'à la trente-cinquième année révolue. Sont considérés comme marins ceux qui ont obtenu au moins le grade de matelot de seconde classe au commencement de l'année où ils auront vingt-deux ans révolus. Toutefois le marin qui, au commencement de l'année où il aura vingt-sept ans révolus, n'a pas passé matelot de première classe et qui n'a pas non plus par suite de recrutement fait service comme homme de mer n'est pas considéré comme marin. Est considéré comme matelot de seconde classe, celui qui pendant douze mois, et comme matelot de première classe, celui qui pendant trente mois après la quinzième année révolue a fait la navigation avec l'étranger. Il dépend du Roi de fixer jusqu'à quel point et d'après quelles règles la navigation intérieure peut influer sur le classement des marins enregistrés. [2]) 12 Oct.

§ 21. Il sera dressé des rôles de toutes les personnes appartenant au Royaume qui gagnent leur vie par la navigation à ou avec l'étranger, ainsi que des étrangers qui se font engager dans le Royaume à bord des navires norvégiens pour la navigation avec l'étranger. Ces rôles sont tenus par les commissaires de l'inscription maritime dans les districts désignés par le Roi. Sont portés sur les rôles tous les hommes tant qu'ils naviguent et jusqu'à l'époque fixée pour l'obligation de servir.

§ 22. Chacun qui veut gagner sa vie en naviguant avec l'étranger est tenu de fournir aux commissaires de l'inscription maritime les renseignements nécessaires pour les rôles; il lui est délivré ensuite une patente de marin pour con-

[1]) Voir la Lettre patente du 9 février 1859 et la Loi sur la navigation, par. 78, nº 6.

[2]) Voir le Règlement du 5 décembre 1859, par. 27, etc.

meddeles ham Sömandspatent. Uden Patent maa Ingen her i Riget paamönstres med noget Fartöi. Findes paa det Sted, hvorfra Nogen önsker at udgaae i Fart, ikke Rulleförere, kan midlertidigt Patent for bestemt Reise meddeles af en af de ved Indrulleringen ansatte Betjente, saaledes som det af Kongen nærmere foreskrives. Mandskabet paa indenrigske Fartöier behöver dog ikke Sömandspatent: a. til Fart fra Nordland eller Finmarken paa Nordiishavet eller det hvide Hav — Fart paa Island eller Nordamerika herunder ikke indbefattet; b. til Fart paa Sverige fra den norske Grændse til Gothenborg eller med Fartöier, som ikke ere over fem og tyve Commercelæster, fra den norske Grændse og til og med Ystad samt paa det egentlige Kongerige Danmark. Vil den, der gaaer i saadan eller i indenrigsk Fart, at denne skal komme i Betragtning ved Bestemmelse af hans Befarenhedsgrad, maa han underkaste sig de Regler, som af Kongen gives angaaende Control dermed.

§ 23. Förerne af norske Fartöier, som gaa i nogen Fart, hvortil Sömandspatent efter § 22 fordres, have paa den i Lov af 26de September 1845 § 4 foreskrevne Maade at gjöre Rede for deres her i Riget forhyrede eller hjemmehörende Mandskab. Med Hensyn til Förerne af udenrigske Fartöier forbliver det ved Bestemmelsen i Slutningen af den anförte § 4 i Lov af 26de September 1845. Förere af Fartöier, der gaa i Fart, hvortil Sömandspatent ikke fordres, pligte at afgive de i den anförte Lovs § 3 paabudne Fortegnelser, saavidt det af Kongen bestemmes. I Krigstid, eller naar Krig forestaaer, kan Forpligtelsen til at afgive Mandskabsfortegnelser og Bemandingslister samt til at fremstille Mandskab til Mönstring ved Bestemmelse af Kongen udvides ogsaa til andre Tilfælde end de, hvori det efter nærværende Lov og Loven af 26de September 1845 §§ 3 og 4 er fornödent.

§ 26. Ved Udskrivning af Söfarende forbigaaes

stater qu'il a rempli son devoir et qu'il est porté sur le rôles. Personne ne doit être reçu en Norvège à bord d'un navire sans patente. Si dans le lieu d'où quelqu'un désire naviguer il n'y a pas de chef des rôles, une patente provisoire pour un voyage déterminé peut être délivrée par un des employés de l'inscription maritime d'après les règles prescrites par le Roi. Toutefois l'équipage des navires norvégiens n'a pas besoin de patente: a. pour la navigation du Nordland ou du Finmark avec la Mer glaciale du Nord ou la Mer blanche — non compris la navigation avec l'Islande et l'Amérique du Nord; b. pour la navigation avec la Suède depuis la frontière de Norvège jusqu'à Gothembourg ou sur les navires d'un tonnage de 25 lasts de commerce au plus depuis la frontière de Norvège jusqu'à Ystad inclusivement et avec le royaume de Danemark proprement dit. Si celui qui se livre à cette navigation ou à celle de l'intérieur désire qu'elle soit prise en considération pour son classement, il doit se soumettre aux règles de contrôle données par le Roi.

§ 23. Les capitaines des navires norvégiens qui se livrent à une navigation pour laquelle le paragraphe 22 exige la patente de marin, doivent, conformément aux prescriptions de la loi du 26 septembre 1845, par. 4, rendre compte des hommes de l'équipage engagés dans le Royaume ou y appartenant. Quant aux capitaines des navires étrangers la prescription contenue dans la dernière partie du paragraphe précité de la loi du 26 septembre 1845 reste en vigueur. Les capitaines des navires qui se livrent à une navigation pour laquelle il ne faut pas de patente de marin, sont tenus de fournir les listes exigées par le paragraphe 3 de la même loi, si le Roi le juge convenable. En temps de guerre ou en cas d'éventualité de guerre l'obligation de fournir des rôles d'équipage et des listes d'équipement ainsi que de présenter l'équipage à l'inscription peut, par une décison du Roi, s'étendre aussi à d'autres cas que ceux spécifiés par la présente loi et par celle du 26 septembre 1845, par. 3 et 4.

§ 26. Lors du recrutement les marins enrôlés

de med et Handelsfartöi forhyrede Værnepligtige, naar Fartöiet erklæres seilfærdigt inden sex Dage fra Udskrivningen og det fornödne Mandskab af de Befarenhedsgrader, der tiltrænges, alligevel kan erholdes; men er Fartöiet udexpederet og seilfærdigt, maa dets Mandskab ikke udskrives, undtatagen naar saadant Forbud, som i § 27 omhandlet, er udstedt, eller i Krigstid, og selv da kun forsaavidt Mandskab til Besætning af Rigets Krigsfartöier ellers vilde mangle.

§ 27. Den, som ikke er udskreven og heller ikke har unddraget sig fra Udskrivning eller fra de Meldinger, som ere foreskrevne af Hensyn til Udskrivningsvæsenet, kan gaa i Söfart, hvor han vil i eller udenfor Riget. [1]) Dog kan det for Krigstilfælde forbydes de værnepligtige Söfarende at tage Hyre med udenrigske Fartöier. Ligeledes kan Kongen til enhver Tid, nogen betydelig Deel af Flaaden skal bemandes, forbyde Söfarende, der ere Udskrivning undergivne, at forlade Riget eller i Krigstilfælde endog det Distrikt, hvori de opholde sig. Et saadant Forbud maa dog ikke udstrækkes til flere Distrikter, andre Befarenhedsgrader eller længere Tid end fornödent til Fuldförelse af Udskrivningen og aldrig vare længere end fjorten Dage.

§ 33. Den, som ved Undladelse af Anmeldelser, ved Udeblivelse fra Möder eller Sessioner, uden at have været hindret ved Forfald, som kan ansees for gyldigt, ved at unddrage sig fra Deeltagelse i Lodtrækning om Udskrivning, eller paa anden Maade har bevirket sig forbigaaet eller ladet sig forbigaae ved Udskrivning, skal siden udskrives forlods. Om han end er over den sædvanlige Udskrivningsalder, forbliver han saalænge i Tjenesten, som om han betimelig havde været udskreven. Ingen skal dog paa Grund af saadant Forhold tjene længere i den væbnede Magt, end til Udgangen af det Aar, hvori han har fyldt sit syv og firetiende Aar.

[1]) Se Skrivelse af 20 Januar 1860.

engagés à bord d'un navire marchand sont laissés de côté, lorsque le navire est déclaré prêt à mettre sous voiles dans les six jours qui suivent le recrutement, et que le nombre d'hommes nécessaire des classes dont on a besoin peut tout de même être levé; mais si le navire est déjà expédié et prêt à partir, son équipage ne doit pas être recruté, excepté en cas de publication de la défense mentionnée dans le paragraphe 27, ou en temps de guerre, et même dans ces circonstances seulement lorsqu'il ne serait pas possible autrement de compléter l'équipage des bâtiments de guerre du Royaume.

§ 27. Celui qui n'est pas recruté et qui ne s'est pas soustrait à la conscription ou aux déclaration prescrites dans l'intérêt du recrutement, peut naviguer partout dans le Royaume ou à l'étranger. [1]) Toutefois en cas de guerre il peut être défendu aux marins enregistrés de s'engager à bord des navires étrangers. De même le Roi peut, toutes les fois qu'il s'agit d'équiper une partie considérable de la flotte, défendre aux marins soumis au recrutement de quitter le Royaume ou, en cas de guerre, même le district où ils séjournent. Toutefois une pareille défense ne doit s'étendre à un plus grand nombre de districts, à d'autres classes de marins ou à un espace de temps plus long qu'il ne faut pour faire le recrutement, et ne doit jamais dépasser 14 jours.

§ 33. Celui qui, en négligeant de faire les déclarations, en ne se présentant pas aux réunions ou sessions, sans avoir eu d'empêchement valable, en évitant de prendre part au tirage au sort, ou d'autre façon s'est affranchi du recrutement, sera plus tard recruté avant tout le monde. Quand même il aura dépassé l'âge prescrit pour le recrutement, il restera au service pendant le même espace de temps que s'il avait été recruté en temps voulu. Toutefois personne ne doit, par suite d'une pareille conduite, servir que jusqu'à la fin de l'année dans laquelle il aura quarante-sept ans révolus.

[1]) Voir la Lettre du 20 janvier 1860.

§ 37. I efternævnte Overtrædelsestilfælde bestemmes Straffen som fölger: — — c. Antager en Fartöifører i Riget til sit Fartöis Bemanding under Reise, hvortil Sömandspatent fordres, nogen norsk Undersaat, som ikke dermed er forsynet, eller hvis Patent viser, at han ikke maa lade sig forhyre, skal han for hver saadan Mand böde fra to til femti Speciedaler. — — e. Begiver en Söfarende sig ud af Riget eller gaaer i Fart med udenrigsk Fartöi, naar det overeensstemmende med § 27 er ham forbudt, straffes han med Böder; dog skal han være fri for Straf, naar han efter offentlig Opfordring til de udenrigs værende Værnepligtige om at vende tilbage til Riget uden Ophold indfinder sig.[1] — — g. Den Söfarende, som ikke paa Opfordring af vedkommende Embedsmand eller Betjent ved Indrulleringen fremskaffer sit Sömandspatent, skal böde fra een til fem Speciedaler, medmindre det er antageligt, at Patentet er forkommet uden hans Skyld.

§ 41. Udlændinge, der have erhvervet fast Hjem her i Riget, skulle være Udskrivning undergivne lige med Indfödte, forsaavidt ingen Convention med fremmed Stat eller noget undersaatligt Forhold til en saadan maatte være til Hinder derfor. Dog skulle saadanne Værnepligtige være frie for den i Værnepligten grundede Militærtjeneste, saalænge Staten er i Krig med deres Födeland.

§ 43. Den, der har erholdt Styrmandspatent, og faret som Förste- eller Enestyrmand mindst i sex Maaneder, maa ikke udskrives uden i Egenskab af Styrmand eller Underbefalingsmand. Har Nogen, efterat have erhvervet Skippercertificat, som Skipper i tre Aar fört Fartöi paa Udlandet, er han fri for at udskrives. Ligeledes skulle de, der have bestaaet Officiersexamen ved Sökadetinstitutet uden at blive Officierer, være frie for Udskrivning mod Forpligtelse til i en Tid af ti Aar fra Examen for Krigstilfælde at modtage Ansættelse som Officier ved Sövæbningen.

[1]) Frd. 3 Juni 1803 § 65.

§ 37. Dans les cas de transgression suivants les peines sont fixées ainsi: — — c. Si un capitaine engage en Norvège pour l'équipage de son navire, pendant un voyage qui exige la patente de marin, un sujet norvégien qui n'en est pas pourvu, ou si la patente fait voir qu'il n'est pas libre d'accepter un engagement, il doit payer pour chaque homme une amende de 2 à 50 speciedaler. — — e. Si un marin quitte le Royaume ou navigue sur un navire étranger dans les cas où cela lui est défendu par le par. 27, il est passible d'une amende; toutefois il sera exempt de peine, lorsque, sur une sommation publique faite aux marins enregistrés qui se trouvent à l'étranger, il revient sans délai en Norvège.[1]) — — g. Le marin qui sur la demande du fonctionnaire ou de l'employé de l'inscription maritime ne présente pas sa patente de marin, doit payer une amende d'un à cinq speciedaler, à moins qu'il n'y ait probabilité que le patente soit égarée sans sa faute.

§ 41. Les étrangers qui sont domiciliés dans le Royaume sont soumis au recrutement comme les nationaux, à moins qu'une convention avec une puissance étrangère ou la qualité de sujet étranger ne s'y opposent. Toutefois ces individus seront exempts du service militaire tant que le Royaume est en guerre avec leur patrie.

§ 43. Celui qui après avoir obtenu la patente de second a navigué comme premier ou seul second pendant 6 mois au moins, ne doit être recruté qu'en qualité de second ou de sous-officier. Lorsque quelqu'un après avoir obtenu le certificat de capitaine a fait la navigation avec l'étranger pendant trois ans en qualité de capitaine, il est exempt du recrutement. De même ceux qui ont passé l'examen de sortie de l'institution des aspirants de marine sans entrer dans les rangs des officiers doivent être exempts du recrutement à condition de recevoir, en cas de guerre, un emploi d'officier dans la marine pendant dix ans à compter de l'époque de leur examen.

[1]) Voir l'Ordonnance du 3 juin 1803, par. 65.

1857.

§ 49. Med Hensyn til Mandskaber, der, naar denne Lov træder i Kraft (1 Januar 1860), ere söindrullerede samt have fyldt det to og tyvende Aar, bestemmes: De, som ifölge denne Lov ere at henregne til Söfarende, overgaa til Söfartsrullerne, men kunne ikke udskrives længere end til det fyldte tredivte Aar.

1858.
4 Sept. **Salutreglement for norske Krigsfartöier.** — — § 31. 1. Egne og fremmede Nationers diplomatiske Personer erholde ved officielt Besög paa Flaade, Eskadre eller Orlogsfartöi i Havne, der henhöre til det Land, hvor de ere accrediterede, Salut ved Afreisen fra det Skib, de besöge, med fölgende Antal Skud, nemlig:

Minister af 1ste Rang (Ambassadeur) . 17 Skud
do. af 2den Rang (Envoyé extraordinaire et ministre plenipotentiaire) . . . . 13 —
do. af 3die Rang (Ministre résident) 11 —
Chargé d'affaires . . . . 9 —

2. Har den Besögende höiere Rang, end der er tillagt hans indehavende Embedsstilling, gives ham Salut derefter.

§ 32. 1. Norske og svenske Consuler saluteres i Havne, som henhöre til deres District, ved officielt Besög ombord, med fölgende Antal Skud, nemlig:

Generalconsul . . . . . . 9 Skud
Consul . . . . 7 —
Viceconsul . . . . 5 —

men i de afrikanske Stater, hvor de tillige forestaa de diplomatiske Anliggender, saluteres de med 9 Skud, uden Hensyn til deres Rang. 2. Disse Saluter gives ved Afreisen fra Fartöiet, og kun een Gang under Fartöiets Ophold paa Stedet.

9 Oct. **Circulære fra Departementet for det Indre:** Fra flere af de forenede Rigers Consuler er til forskjellige Tider til Departementet indkommet Forespörgsler om den Behandling, det norske Flag er underkastet i fremmede Staters Havne ligesom

1857.

§ 49. A l'égard des marins enregistrés qui auront vingt-deux ans révolus au 1[er] janvier 1860, époque où cette loi entrera en vigueur, il est prescrit: Ceux qui conformément à cette loi sont considérés comme marins seront inscrits sur les rôles maritimes, mais ne pourront être recrutés que jusqu'à leur trentième année.

1858.
Règlement des saluts pour les bâtiments de guerre norvégiens. — — § 31. 1. Les agents diplomatiques de Norvège et de l'étranger reçoivent lors de leur visite officielle à bord d'une flotte, d'une escadre ou d'un bâtiment de guerre dans les ports appartenant au pays où ils sont accrédités, le salut de départ du vaisseau qu'ils visitent avec le nombre suivant de coups de canons, savoir: 4 Sept.

les ministres de 1[er] rang (ambassadeurs) . . 17
id. de 2[e] rang (envoyés extraordinaires et ministres plénipotentiaires) 13
id. de 3[e] rang (ministres résidents) 11
les chargés d'affaires . . . . 9.

2. Si l'agent qui fait la visite occupe un rang plus élevé que celui attribué aux fonctions qu'il remplit, le salut se fera en conséquence.

§ 32. 1. Les consuls suédois et norvégiens reçoivent dans les ports de leur arrondissement le salut avec le nombre suivant de coups de canons, savoir:

les consuls généraux 9
les consuls 7
les vice-consuls 5;

mais dans les états d'Afrique où ils ont la direction des affaires diplomatiques, ils sont salués avec 9 coups de canon, sans égard à leur rang. 2. Ces saluts ont lieu au moment que la personne quitte le bâtiment et seulement une fois pendant le séjour du bâtiment dans le lieu.

Circulaire du Ministre de l'Intérieur: A différentes époques les consuls des Royaumes Unis se sont adressés à moi pour me demander des renseignements tant sur les priviléges appartenant au pavillon norvégien dans les ports de l'étranger 9 Oct.

omvendt fremmede Staters Flag i norske Havne. Til Oplysning herom skal Departementet i Henhold til Consulsinstruxens § 75 meddele Fölgende:

A. De Stater, i hvis Havne norske Skibe med indehavende Ladninger ifölge herom trufne Overeenskomster blive behandlede som privilegerede mod fuldstændig Reciprocitet her i Landet for vedkommende fremmede Staters Skibe ere — foruden Sverige — for Tiden fölgende:

1. Rusland ifölge Handelstractat af $\frac{8 \text{ Mai.}}{26 \text{ April.}}$ 1838.
2. Preussen do. af 14 Marts 1827.
3. Mecklenburg-Schwerin do. af 10 October 1846.
4. Danmark (med Undtagelse af de danske Colonier udenfor Europa og Grönland) ifölge Tractat af 2 November 1826 samt Declaration af 13 Juni 1856.
5. Lybeck ifölge Tractat af 14 September 1852.
6. Hamburg do. af 1 Mai 1841.
7. Bremen do. do.
8. Hannover do. af 16 Marts 1837.
9. Oldenburg ifölge Declaration af 1 April 1843.
10. Holland og de hollandske Colonier efter Tractat af 25 September 1847 samt en hollandsk Resolution af 24 September 1851 og kongelig Resolution af 8 October 1850
11. Storbritanien og Irland samt de britiske Colonier ifölge Tractat af 18 Marts 1826 cfr. dette Departements Circulære til samtlige Consuler af 19 Juni 1850.

que sur ceux appartenant aux navires étrangers dans les ports norvégiens.

Afin de satisfaire à ces demandes je viens, conformément au paragraphe 75 des instructions pour les consuls, vous communiquer les renseignements suivants:

A. Les pays dans les ports desquels, conformément à des conventions conclues à cet effet, les navires norvégiens ainsi que leurs chargements jouissent de priviléges accordés avec une complète réciprocité aux navires des mêmes pays en Norvège, sont, sans compter la Suède:

1. La Russie en vertu d'un traité de commerce en date du $\frac{8 \text{ mai.}}{26 \text{ avril.}}$ 1838.
2. La Prusse en vertu d'un traité de commerce en date du 14 mars 1827.
3. Le Mecklenbourg-Schwérin en vertu d'un traité de commerce en date du 10 oct. 1846.
4. Le Danemark (à l'exception des Colonies Danoises hors de l'Europe et du Groënland) en vertu d'un traité en date du 2 novembre 1826 ainsi que d'une déclaration en date du 13 juin 1856.
5. Lubeck en vertu d'un traité en date du 14 septembre 1852.
6. Hambourg en vertu d'un traité en date du 1er mai 1841.
7. Brème id. id.
8. Le Hanovre en vertu d'un traité en date du 16 mars 1837.
9. L'Oldenbourg en vertu d'une déclaration en date du 1er avril 1843.
10. Les Pays-Bas et les Colonies Néerlandaises en vertu d'un traité en date du 25 septembre 1847 ainsi que d'une résolution néerlandaise en date du 24 septembre 1851 et d'une résolution Royale en date du 8 octobre 1850.
11. La Grande-Bretagne et l'Irlande ainsi que les Colonies Britanniques en vertu d'un traité en date du 18 mars 1826 (Voir la circulaire du ministère de l'intérieur à tous les consuls en date du 19 juin 1850).

12. Belgien ifölge Declarationer af 26 Januar og 3 Februar d. A.
13. Sardinien ifölge Tractat af 28 November 1839 og Tillægsconvention af 25 Januar 1852.
14. Toscana ifölge Declarationer af 15 October 1847.
15. Kirkestaten ifölge Noter udvexlede under 10 og 19 Mai 1839 cfr. kongelig Kundgjörelse af 11 September s. A.
16. Begge Sicilierne ifölge Tractat af 10 April 1856.
17. Österrige ifölge Declaration af 1 Marts 1831.
18. Grækenland ifölge Tractat af $\frac{27}{15}$ October 1852.
19. De Tyrkiske Stater og Egypten do. af 31 Januar 1840.
20. De forenede nordamerikanske Stater do. af 4 Juli 1827.
21. Brasilien (brasiliansk Forordning af 20 Juli 1844).
22. Chili (chilesisk Lov af 16 Juli 1850 og Resolution af 25 Juli 1851 samt kongelig Resolution af 11 April s. A.)
23. De Havaiske Öer ifölge Tractat af 1 Juli 1852.
24. China do. af 20 Marts 1847.

B. I Spanien blive norske Skibe, forsaavidt Skibsafgifter angaaer, ifölge spansk Decret af 24 Marts 1852 behandlede lige med de nationale, hvorimod de i samme indförte Varer ere underkastede en ugunstigere Behandling, end Varer, der indföres i Landets egne Fartöier. Omvendt nyde spanske Fartöier her i Landet efter kongelig Resolution af 20 Februar 1852 den samme privilegerede Behandling med Hensyn til Skibsafgifter, hvorimod der af Varer indförte hertil eller udförte herfra under spansk Flag i Henhold til kongelig Resolution

1858.

12. La Belgique en vertu de déclarations en date du 26 janvier et du 3 février de cette année.
13. La Sardaigne en vertu d'un traité en date du 28 novembre 1839 et d'une convention annexée en date du 25 janvier 1852.
14. La Toscane en vertu de déclarations en date du 15 octobre 1847.
15. Les Etats de l'Eglise en vertu de notes échangées les 10 et 19 mai 1839 (Publication Royale en date du 11 septembre de la même année).
16. Les Deux-Siciles en vertu d'un traité en date du 10 avril 1856.
17. L'Autriche en vertu d'une déclaration en date du 1er mars 1831.
18. La Grèce en vertu d'un traité en date du $\frac{27}{15}$ octobre 1852.
19. La Turquie et l'Egypte en vertu d'un traité en date du 31 janvier 1840.
20. Les Etats-Unis de l'Amérique du Nord en vertu d'un traité du 4 juillet 1827.
21. Le Brésil (Ordonnance brésilienne en date du 20 juillet 1844).
22. Le Chili (Loi chilienne en date du 16 juillet et résolution en date du 25 juillet 1851 ainsi qu'une résolution Royale en date du 11 avril de la même année).
23. Les Iles Haouaï (Sandwich) en vertu d'un traité en date du 1er juillet 1852.
24. La Chine en vertu d'un traité en date du 20 mars 1847.

B. En Espagne les navires norvégiens sont, en vertu d'un décret espagnol en date du 24 mars 1852, traités sur le pied d'égalité avec les navires espagnols, en ce qui concerne les droits à payer par les navires, mais les marchandises qui y sont importées sont traitées moins favorablement que celles importées dans les navires mêmes du pays. De l'autre côté les navires espagnols jouissent, en vertu d'une résolution Royale en date du 20 février 1852, des mêmes priviléges dans notre pays, en ce qui concerne les droits à payer par les navi-

af 29 Januar 1842 bliver at erlægge de anordnede Toldafgifter med en Forhöielse af 25 pCt.

res, tandis qu'en vertu d'une résolution Royale en date du 29 janvier 1842 les marchandises importées en Norvège ou exportées sous pavillon espagnol doivent payer les droits de douane ordinaires avec une augmention de 25 %.

C. I Portugal blive norske Fartöier med Hensyn til Tonnageafgift ifölge et Decret af 25 Juni 1849 behandlede lige med de nationale, hvorimod de ved Indförsel til Portugal af andre Varer end norske maa erlægge de bestemte Toldafgifter med et Tillæg, som portugisiske Fartöier ere fritagne for.

Her i Landet blive derimod saavel portugisiske Fartöier som de i samme ind- og udförte Varer i enhver Henseende behandlede lige med Landets egne.

C. En Portugal les navires norvégiens sont, en vertu d'un décret du 25 juin 1849, traités sur le pied d'égalité avec les navires portugais, en ce qui concerne le droit de tonnage, tandis que pour l'importation en Portugal d'autres marchandises que celles provenant de Norvège ils doivent payer les droits de douane ordinaires avec une augmentation que les navires portugais sont dispensés de payer.

En Norvège au contraire, les navires portugais ainsi que les marchandises importées ou exportées par ces navires jouissent des mêmes priviléges que les navires et les marchandises du pays.

D. I Frankrig underkastes norske Skibe med indehavende Ladninger en ugunstigere Behandling end de nationale, uagtet franske Skibe med Ladninger her i Riget for Tiden i alle Henseender behandles lige med Landets egne.

D. En France les navires norvégiens et leurs cárgaisons sont traités moins favorablement que ceux du pays, quoique, sous tous les rapports, les navires français ainsi que leurs cargaisons jouissent pour le moment en Norvège des mêmes priviléges que les nôtres.

E. Fartöier, tilhörende andre Stater end de ovennævnte, blive for Tiden at behandle som uprivilegerede her i Riget og have ifölge kongelig Resolution af 25 April 1846 at erlægge de anordnede Vare- og Skibsafgifter med et Tillæg af 50 pCt.

E. Tout navire appartenant à d'autres états que ceux mentionnés ci-haut sera pour le moment considéré comme privé de priviléges en Norvège, et conformément à une résolution Royale en date du 25 avril 1849, il aura à payer les droits prescrits pour les marchandises et les navires avec une augmentation de 50 %.

Ved Lov af 26 August 1854 er Hs. Majestæt Kongen bleven bemyndiget til at tilstede fremmede Fartöier Adgang til at deeltage i den indenrigske Kystfart under Betingelse af at modsvarende Rettigheder tilstaaes norske Fartöier i vedkommende fremmede Stat. I Henhold hertil er ved særskilte naadigste Resolutioner Kystfarten her i Riget bleven aabnet for fölgende fremmede Fartöier:

1. britiske ved kongelig Placat af 1 November 1854.

Par la loi du 26 août 1854 le Roi a été autorisé à admettre des navires étrangers à faire le cabotage en Norvège toutes les fois que des droits analogues sont accordés aux navires norvégiens dans les états respectifs. En vertu de cette loi il a plu à Sa Majesté d'admettre les navires étrangers suivants à faire le cabotage en Norvège:

1. Les navires de la Grande-Bretagne en vertu d'une ordonnance Royale en date du 1er novembre 1854.

1858.

menstöd mellem Fartöier. I Medhold af Love af af 28 August 1854 og 28 September 1857 angaaende Signaler samt Regler for Styring til Forebyggelse af Sammenstöd mellem Fartöier, byde og befale Vi herved som fölger: Alle norske Fartöier skulle, for at forebygge Sammenstöd, iagttage fölgende Regler: 1ste Afdeling. Om Nat- og Taagesignaler. A. Regler, som skulle befölges i alslags Veir, imellem Solnedgang og Solopgang. § 1. Dampfartöier skulle, naar de gaa for Maskinen, före fölgende Lanterner: a. Paa Fortoppen en Lanterne med klart hvidt Lys, stillet saaledes, at den lyser i en Vinkel af 20 Kompasstreger, nemlig fra for til begge Sider indtil 2 Streger agtenfor tværs. b. Paa Styrbords Side en Lanterne med grönt Lys, stillet saaledes, at den lyser fra for til 2 Streger agtenfor tværs om Styrbord. c. Paa Bagbords Side en Lanterne med rödt Lys, stillet saaledes, at den lyser fra for til 2 Streger agtenfor tværs om Bagbord. Sidelanterner skulle paa den mod Skibsborde vendte Side være forsynede med Skjærme, som strække sig 3 Fod foran Lyset, for at hindre dette fra at blive synligt paa den modsatte Side af Bougen.

§ 2. Seilfartöier og Dampfartöier, der ei bruge Maskinen, skulle, naar de ere under Seil eller paa Slæb, före de samme Sidelanterner, som ere bestemte for Dampfartöier, der gaa for Maskinen, men skulle da ei före Toplanterne.

§ 3. Alle Fartöier af 5 Commercelæsters Drægtighed eller derover skulle, naar de ligge tilankers i aaben Sö, paa Rhed eller i almindeligt farbart Seillöb, hvad enten Saadant er i eller udenfor Havn, före en Lanterne med klart hvidt Lys, lysende rundt hele Horizonten og anbragt paa et Sted, hvor den bedst sees, hvilket dog ei maa være mere end 20 Fod over Relingen.

§ 4. De förnævnte Lanterner skulle være syn-

éviter l'abordage des navires: Conformément aux lois des 28 août 1854 et 28 septembre 1857 relatives aux signaux ainsi qu'aux règles à observer pour éviter l'abordage des navires, nous ordonnons et enjoignons ce qui suit: Afin d'éviter les abordages, les navires norvégiens auront à observer les règles suivantes. Section 1. Des signaux de nuit et de brouillard. A. Règles à observer en toute espèce de temps entre le coucher et le lever du soleil. § 1. Quand la machine est en mouvement, les bateaux à vapeur doivent porter les lanternes suivantes: a. Au bout du mât de misaine une lanterne à lumière claire et blanche placée de manière a éclairer un angle de 20 aires de la boussole, c'est-à-dire de l'avant des deux côtés jusqu'à 2 aires en arrière transversalement. b. A tribord une lanterne à lumière verte placée de manière à éclairer à partir de l'avant jusqu'à deux aires en arrière transversalement à tribord. c. A bâbord une lanterne à lumière rouge placée de manière à éclairer à partir de l'avant jusqu'à deux aires en arrière transversalement à bâbord. Du côté du bord les lanternes latérales doivent être munies de réflecteurs qui s'étendent à 3 pieds devant la lumière afin d'empêcher qu'elle ne soit vue du côté opposé du navire.

§ 2. Les navires à voiles et les bateaux à vapeur dont la machine n'est pas en jeu doivent, quand ils sont sous voiles ou à la remorque, porter les lanternes latérales prescrites pour les bateaux à vapeur dont la machine est en jeu, mais ils ne doivent pas porter de lanterne au bout du mât.

§ 3. Quand les navires d'un tonnage de 5 lasts de commerce ou plus ont ancré au large, dans une rade ou dans des eaux ordinairement navigables, que ce soit dans un port ou non, ils doivent porter une lanterne à lumière blanche et claire embrassant tout l'horizon et placée à l'endroit où elle se voit le mieux, sans dépasser toutefois le plat-bord de plus de vingt pieds.

§ 4. Ces lanternes doivent être visibles dans

lige i en mörk Nat med klar Luft paa fölgende Distancer:

a. Toplanternen paa sögaaende Dampfartöier . . . . 1½ Sömiil.
b. De farvede Sidelanterner . . . ½ -
c. Den hvide Lanterne paa Fartöier tilankers . . . . ¼ -

B. Regler at iagttage i taaget Veir, saavel om Dagen som om Natten. § 5. I taaget Veir skal der idetmindste hvert 5te Minut gjöres fölgende Signaler: a. Paa Dampfartöier, naar de gaa for Maskinen, blæses med Damppibe, som skal være placeret foran Skorstenen og i en Höide af mindst 8 Fod over Dæk. b. Paa Seilfartöier af 5 Commercelæsters Drægtighed eller derover, naar de ere under Seil, blæses paa Horn eller Luur, naar de gaa for Styrbords Halser, og ringes med Klokke, naar de gaa for Bagbords Halser. I Rum- og Platseillads blæses först paa Horn eller Luur, og strax derefter ringes med Klokke.

§ 6. Paa alle Fartöier af 5 Commercelæsters Drægtighed eller derover skal der, naar de ligge tilankers i aaben Sö, paa Rhed eller i almindeligt farbart Seillöb, i eller udenfor Havn, idetmindste hvert 10de Minut kimes langsomt med Klokken, og strax derefter blæses paa Horn eller Luur.

§ 7. Mindre Fartöier tillades at benytte en lös Haandklokke af mindst 3 Punds Vægt; större Fartöier skulle have en större fast Klokke i Galge.

C. Endeel tilladelige Afvigelser fra fornævnte Regler. § 8. Fölgende mindre Fartöier ere ei forpligtede til at före de i § 2 omhandlede Lanterner: a. I udenrigsk Fart alle Seilfartöier af 20 Commercelæsters Drægtighed eller derunder. b. I indenrigsk Fart alle Seilfartöier, der kun have een Mast (almindeligen benævnte Slup, Jagt, Nordlandsjægt), samt andre Seilfartöier af 20 Commercelæsters Drægtighed og derunder.

une nuit sombre, mais sereine, aux distances suivantes:

a. La lanterne du bout du mât des bateaux à vapeur au large . . . . à 1½ mille marin:
b. Les lanternes de couleur latérales . . . . à ½ - -
c. La lanterne blanche des navires à l'ancre. . . . . à ¼ - -

B. Règles à observer en temps de brouillard, pendant le jour et la nuit. § 5. En temps de brouillard on fera toutes les cinq minutes les signaux suivants: a. Sur les bateaux à vapeur, quand la machine est en mouvement, on fait siffler un tuyau à vapeur placé devant la cheminée, et à une élévation de 8 pieds au moins audessus du pont. b. Sur les navires à voiles d'un tonnage de 5 lasts de commerce ou plus, quand ils sont sous voiles, on sonne du cor quand ils ont les amures à tribord, et on fait sonner une cloche quand ils ont les amures à bâbord. Quand les navires ont le vent largue ou le vent arrière on sonne d'abord du cor et fait aussitot après sonner la cloche.

§ 6. Sur tous les navires d'un tonnage de 5 lasts de commerce et plus qui ont ancré au large, dans une rade ou dans des eaux ordinairement navigables, que ce soit dans un port ou non, on fera sonner lentement la cloche toutes les dix minutes, et aussitôt après on sonnera du cor.

§ 7. A bord des petits navires il est permis de se servir d'une cloche à main d'un poids de 3 livres au moins; sur les navires plus importants il doit y avoir une cloche plus grande en gibet.

C. Quelques cas où l'on peut se dispenser d'observer les règles mentionnées plus haut. § 8. Les petits navires suivants ne sont pas tenus de porter les lanternes mentionnées dans le paragraphe 2: a. Tous les navires à voiles d'un tonnage de 20 lasts de commerce ou au-dessous qui naviguent à l'étranger. b. Tous les navires à voiles n'ayant qu'un mât (ordinairement nommés sloop, yacht, yacht de Nordland) ainsi que les au-

tres navires à voiles d'un tonnage de 20 lasts de commerce et au-dessous qui font le cabotage entre les ports du Royaume.

§ 9. De i § 8 nævnte Fartöier skulle dog, naar de ei före de i § 2 bestemte Lanterner og ere af 5 Commercelæsters Drægtighed eller derover, fra Solnedgang til Solopgang under Seil have en Lanterne med klart hvidt Lys, der vises fra et passende Sted for en kort Stund, omtrent hver 10de Minut, samt saasnart et Fartöi erfares at nærme sig.

§ 9. Toutefois les navires mentionnés dans le paragraphe 2 d'un tonnage de 5 lasts de commerce ou plus qui ne portent pas les lanternes prescrites dans le paragraphe, auront, lorsqu'ils sont sous voiles, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, une lanterne à lumière blanche et claire qui se montrera de temps en temps dans un endroit convenable, à peu près toutes les dix minutes, ainsi que toutes les fois qu'on apprend l'approche d'un navire.

§ 10. Lodsbaade tillades at före paa Toppen Lanterne med et klart hvidt Lys, lysende rundt hele Horizonten, samt derhos en anden lignende Lanterne, som vises fra et passende Sted for en kort Stund, omtrent hvert 10de Minut.

§ 10. Il est permis aux pilotes de porter sur leurs bateaux au bout du mât une lanterne à lumière blanche et claire, éclairant tout l'horizon, ainsi qu'une autre lanterne semblable qui se montrera de temps en temps dans un endroit convenable, à peu près toutes les dix minutes.

§ 11. Seilfartöier, der efter fornævnte Bestemmelser ere forpligtede til at före Sidelanterner, men ligge for lavt paa Vandet for i haardt Veir at have dem faste, skulle fra Solnedgang til Solopgang stedse have disse Lanterner tændte og placerede indenbords paa Dæk, klare til at vises, saasnart et Fartöi erfares at nærme sig. Disse Lanterner vises saaledes, at de bedst kunne sees fra vedkommende Fartöi; dog maa altid iagttages, at det grönne Lys ei kan sees forfra om Bagbord, og det röde Lys ei forfra om Styrbord. Til Forebyggelse af Feiltagelser ved Brugen af disse Lanterner skulle de være malede med den for deres Lys bestemte Farve og forsynede med Skjærme, der efter Omstændighederne kunne være noget kortere end den i § 1 bestemte Længde. Disse Lanterner behöve ei at have saa stor Lysningsvidde som foreskrevet i § 4. De her omhandlede Fartöier skulle foruden de löse Sidelanterner tillige have en Lanterne med hvidt Lys, der vises omtrent hvert 10de Minut, saaledes som anfört i § 9.

§ 11. Les navires à voiles qui, conformément aux prescriptions précédentes, sont tenus de porter des lanternes latérales, mais qui ont le bord trop bas pour pouvoir les porter attachées par un gros temps, auront toujours, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, ces lanternes allumées et placées à bord sur le pont, de manière à les montrer aussitôt qu'on apprend l'approche d'un navire. Il faut que ces lanternes se voient aussi clairement que possible à bord du navire qui s'approche; cependant il faut toujours veiller à ce que le lumière verte ne se voie pas du devant à bâbord, ni la lumière rouge du devant à tribord. Afin d'empêcher les méprises dans l'emploi de ces lanternes, elles doivent être peintes de la couleur de leurs lumières, et munies de réflecteurs, qui selon les circonstances peuvent avoir un peu moins de longueur que celle fixée dans le paragraphe. Il n'est pas nécessaire que la lumière de ces lanternes ait l'étendue prescrite dans le paragraphe 4. Sans compter les lanternes latérales détachées, ces navires auront encore une lanterne à lumière blanche qui se fait voir toutes les dix minutes, ainsi qu'il a été prescrit dans le paragraphe 9.

§ 12. Om Sommeren paa höiere Bredder, naar

§ 12. Pendant l'été sur les côtes septentriona-

Tusmörket afgiver saamegen Lysning, at mödende Fartöier utvivlsomt kunne see hinanden paa den i § 4 bestemte Lysvidde, ere de fritagne for at benytte de i foregaaende §§ bestemte Natsignaler.

les, quand il est hors de doute que le crépuscule donne assez de jour pour que deux navires qui se rencontrent puissent se voir aux distances indiquées dans le paragraphe 4, ils sont dispensés de se servir des signaux de nuit prescrits dans les paragraphes précédents.

2den Afdeling. Om Regler for Styring. § 14. Naar Dampfartöiers, Seilfartöiers eller Rofartöiers Courser krydse hinanden saaledes, at det kan være Tvivl underkastet, hvorvidt Fartöierne, om de vedblive at holde deres respective Courser, ville gaa klar af hinanden, skulle de lægge Roret bagbord, saa at de passere paa Bagbords Side af hinanden. Denne Regel skal fölges af alle Seil- og Dampfartöier, hvad enten de gaa med Styrbords eller Bagbords Halser, enten de ligge bidevind eller ikke, medmindre Omstændighederne i det specielle Tilfælde ere af saadan Beskaffenhed, at de gjöre en Afvigelse fra Reglen nödvendig til Undgaaelse af öieblikkelig Fare; hvorhos der ogsaa maa tages Hensyn til de Farer, som maatte være forbundne med Farvandet, og til at Seilfartöier, der ligge bidevind med Styrbords Halser, kunne holdes under Commando.

Section 2. Règles pour la manière de gouverner les navires. § 14. Quand les cours des bateaux à vapeur, des navires à voiles et des bâtiments à rames se croisent, et qu'il est douteux que les navires, en suivant chacun leur cours, puissent passer l'un à côté de l'autre sans s'aborder, on fera passer le gouvernail à bâbord de manière à ce qu'ils passent à bâbord l'un de l'autre. Cette règle doit être observée par tous les navires à voiles et bateaux à vapeur, qu'ils aient les amures à tribord ou à bâbord, qu'ils soient près du vent ou non, à moins que, dans des cas particuliers, les circonstances ne soient de nature à rendre l'observation des règles impossible si l'on veut éviter un danger imminent. Il faut également avoir égard aux dangers particuliers aux parages et à cette circonstance que les navires à voiles qui sont près du vent avec les amures à tribord peuvent être gouvernés.

§ 15. Naar Dampfartöi ved Ankomst til Sund eller andet Farvand, hvor der er saa smalt, at tvende Fartöier ei uden Vanskelighed kunne passere hinanden, seer et andet Fartöi i samme, styrende modsat Cours, skal det ikke löbe ind i Sundet, förend det andet Fartöi er passeret. Have de ikke seet hinanden ved Indlöbene, og de mödes i saadant Farvand, manövreres efter Omstændighederne. I Mörke eller taaget Veir skal Dampfartöi, förend det löber ind, tilkjendegive sin Ankomst ved Blinkfyr eller Kanonskud. Ethvert Dampfartöi skal, naar det gaar igjennem snevre Löb, forsaavidtsom det lader sig gjöre uden Fare, holde sig til den Side af Löbets Midtlinie, som ligger paa bemeldte Dampfartöis Styrbordside.

§ 15. Quand un bateau à vapeur arrive à un détroit ou à un autre parage assez étroit pour que deux navires ne puissent passer sans difficulté l'un à côté de l'autre, et qu'il voit un autre navire suivant la direction opposée, il ne doit entrer dans le détroit que lorsque l'autre navire en sera sorti. Si les navires ne se sont pas vus à l'entrée et qu'ils se rencontrent dans des parages de cette nature, les manoeuvres dépendront des circonstances. Dans l'obscurité ou en temps de brouillard les bateaux à vapeur doivent, avant d'entrer, annoncer leur arrivée par des fanaux ou des coups de canon. En passant dans des parages étroits un bateau à vapeur doit se tenir du côté du tribord du milieu du passage, si cela peut se faire sans danger pour le navire

3die Afdeling. Almindelige Bestemmelser. § 16. Et med Dampkraft forsynet Fartöi, der gaar for Maskinen alene eller for denne i Forbindelse med

Section 3. Dispositions générales. § 16. Tout bâtiment pourvu d'une machine à vapeur marchant à l'aide de la machine seule ou de la machine et de la

Gaffel- eller Stagseil, ansees med Hensyn til foranstaaende Regler som Dampfartöi. Er det derimod taklet som Seilfartöi og förer Raaseil, bliver det, enten Maskinen er igang eller ei, at ansee som Seilfartöi.

§ 17. For Orlogsmarinens Vedkommende kunne Afvigelser fra de i det Foregaaende givne Regler under særegne Omstændigheder bestemmes af Marinecommandoen.

25 Mai. **Placat angaaende Benyttelse af Kongelige Söpas m. V.** Capitel 1. Om Kongelige Söpas. [1]) § 1. Indtil anderledes bestemmes, skal der være Adgang for norske Fartöier til at blive forsynede med kongeligt Söpas, der bliver at udfærdige i Hs. Majestæt Kongens höie Navn af den Norske Regjering. Disse Söpas, der skulle være gjældende fra den Dag, Fartöiet her i Riget udklareres, og indtil det atter indklareres ved norsk Toldsted, uden Hensyn til hvilke udenrigske Steder Fartöiet imidlertid har anlöbet, eller mellem hvilke udenrigske Havne det i denne Tid har faret, blive uden Erlæggelse af noget Gebyr at udlevere af den Toldkasserer, af hvem Fartöiet udexpederes.

§ 2. Forinden kongeligt Söpas udleveres, maa de til Beviis for et norsk Fartöis Nationalitet i Almindelighed foreskrevne Documenter [2]) — norsk Maalebrev, Folkeliste og Biilbrev eller et Document, der træder i dettes Sted — fremlægges, samt derhos et af vedkommende Magistrat udfærdiget Skibscertificat indeholdende Bevidnelse om, at Fartöiets Reder eller Redere ere norske Undersaatter, hvilket Certificat maa være udfærdiget ikke længere end 6 Uger, forinden kongeligt Söpas begjæres.

§ 3. Skibscertificat udfærdiges af Magistraten i den Kjöbstad eller det Ladested, hvor Rederen eller i Tilfælde af flere saadanne den bestyrende Reder er bosat, og om han er bosat paa Landet, af Magistraten i nærmeste Kjöbstad eller Ladested. Forsaavidt imidlertid et Fartöi baade eies

[1]) Se Lov 1 Juni 1848.

[2]) Se Lov om Söfarten § 2.

voile d'artimon est considéré comme bateau à vapeur en ce qui concerne les règles précédentes. Si au contraire il est gréé comme navire à voiles et qu'il porte des voiles carrées, il sera considéré comme navire à voiles, que la machine soit en mouvement on non.

§ 17. En ce qui concerne la marine militaire l'administration pourra, en cas de circonstances particulières, dispenser les navires de l'observation des règles précédentes.

Ordonnance relative aux Lettres de Mer Royales etc. Chap. 1. Des Lettres de Mer Royales. [1]) 25 Mai.

§ 1. Jusqu'à nouvel ordre, les navires norvégiens seront admis à se munir de lettres de mer Royales, qui seront délivrées par le Gouvernement norvégien au nom de S. M. le Roi. Ces lettres de mer, valables à partir du jour où le navire est expédié d'un port norvégien jusqu'à son retour, n'importe quels endroits étrangers le navire aura visités ou entre quels ports étrangers il aura navigué pendant ce temps, seront gratuitement délivrées par le receveur de douane chargé de l'expédition du navire.

§ 2. Les lettres de mer ne seront délivrées que sur la production des documents généralement exigés pour constater la nationalité d'un navire norvégien [2]): une lettre de jauge norvégienne, un rôle d'équipage et un certificat de construction ou un document qui le remplace, et un certificat, délivré par les autorités compétentes, attestant que l'armateur ou les armateurs sont sujets norvégiens. Ce certificat ne doit pas remonter à plus de six semaines avant l'époque où les lettres de mer sont demandées.

§ 3. Ledit certificat est délivré par les autorités de la ville où réside l'armateur ou, s'il y en a plusieurs, l'armateur gérant, et s'il a son domicile à la campagne, par les autorités de la ville voisine. Mais dans le cas où le même individu est propriétaire et capitaine du navire,

[1]) Voir la Loi du 1er juin 1848.

[2]) Voir la Loi sur la navigation, par. 2.

og föres af samme Mand, eller dets Förer er Medreder i Fartöiet, kan Certificatet udfærdiges af Magistraten paa det Sted, hvorfra Fartöiet skal udklareres.

§ 4. Naar der i Henhold til foranstaaende Forskrifter eller nærværende Placats § 5 engang er erhvervet Skibscertificat og kongeligt Söpas for et Fartöi, skal herefter og indtil Videre for samme kunne udfærdiges nyt kongeligt Söpas for enhver ny Reise, hvortil det udklareres herfra Riget, uden at nyt Skibscertificat behöver at erhverves, naar ikkun foruden de almindelige i § 2 nævnte Skibspapirer det engang udfærdigede Certificat fremlægges, og derhos det kongelige Söpas, hvormed Fartöiet paa dets sidste Reise var forsynet, tilbageleveres, paategnet en paa Tro og Love afgivet Erklæring om, at der ikke er foregaaet nogen Forandring med Fartöiets Rederi, der kan have Indflydelse paa dets Nationalitet. Er det Söpas, hvormed Fartöiet paa dets sidste Reise var forsynet, afleveret ved et andet Toldsted end det, hvorfra Udklareringen foregaar, kan en Attest herom fra vedkommende Toldkasserer træde istedetfor Söpasset; den nævnte Erklæring kan isaafald paategnes denne Attest. Erklæringen skal, hvis Fartöiet udklareres fra den Kjöbstad eller det Ladested, hvor Rederen eller i Tilfælde af flere saadanne den bestyrende Reder er bosat, være udstedt af denne, men hvis Fartöiet udklareres fra noget andet Sted, af Skipperen, og er det i sidste Tilfælde tilstrækkeligt, at Erklæringen gaar ud paa, at ham vidende ingen saadan Forandring som meldt er foregaaet. Er Skibet gaaet over i en anden norsk Borgers Eie end den, for hvem det sidste Söpas var udstedt, bliver dette af den, som afgiver den ovennævnte Erklæring, for Toldkassereren at opgive, og det nye Söpas at udstede lydende paa den nye Eiers Navn.

§ 5. For norsk Fartöi, der for Tiden er i udenrigsk Fart uden at være forsynet med kongeligt Söpas, skal Toldkassereren i den Kjöbstad eller det Ladested, hvor Fartöiet er hjemmehö-

ou si le capitaine est associé de l'armateur, le certificat pourra être délivré par les autorités du lieu où l'expédition du navire doit avoir lieu.

§ 4. Lorsqu'en vertu des règles précédentes ou du paragraphe 5 de la présente ordonnance il a été donné un certificat et des lettres de mer à un navire, il pourra être délivré au même navire des lettres de mer Royales nouvelles pour chaque nouveau voyage pour lequel l'expédition se fait de Norvège, sans qu'on ait besoin d'un nouveau certificat, à charge toutefois pour le capitaine de produire le certificat déjà délivré, sans compter les documents ordinaires mentionnés dans le paragraphe 2, et de rendre les lettres de mer Royales dont le navire était muni pour son précédent voyage, portant une déclaration loyale constatant qu'il n'y a pas eu de changement quant aux armateurs qui puisse influer sur la nationalité du navire. Quand les lettres de mer dont le navire était muni pendant son dernier voyage, sont rendues dans un autre bureau de douane que celui d'où l'expedition du navire se fait, elles pourront être remplacées par un certificat du receveur de douane du lieu; en ce cas la déclaration mentionnée plus haut pourra être transcrite sur ce certificat. Quand l'expédition d'un navire se fait d'une ville où réside l'armateur gérant, la déclaration doit être faite par celui-ci, mais, si l'expédition du navire se fait d'un autre lieu, par le capitaine, lequel, dans ce dernier cas, n'a qu'à declarer qu'à sa connaissance il n'y a pas eu de changement de l'espèce mentionnée. Si le navire est devenu la propriété d'un autre citoyen norvégien que celui auquel les dernières lettres de mer ont été délivrées, il en sera fait communication au receveur de douane par la personne qui fait la déclaration mentionnée plus haut, et les nouvelles lettres de mer devront porter le nom du nouveau propriétaire.

§ 5. Quant aux navires norvégiens naviguant en ce moment à l'étranger sans être munis de lettres de mer Royales, le receveur de douane du lieu auquel appartient le navire pourra, sur la de-

1859.

rende, efter Begjæring af Rederen kunne udlevere kongeligt Söpas for Fartöiets forehavende Reise, indtil det atter indklareres ved norsk Toldsted, naar det ovenfor i § 2 foreskrevne Skibscertificat fremlægges, og skal i dette Tilfælde den Omstændighed at Fartöiet er indfört i Toldstedets Skibsliste, træde i Stedet for Fremlæggelsen af de övrige i samme § nævnte Skibsdocumenter. Dersom Fartöi, der befinder sig i omhandlede Tilfælde, baade föres og eies af samme Mand, kan en edelig Forklaring afgiven for Consulen om, at Fartöiet ene og alene tilhörer norsk Borger, træde i Stedet for Skibscertificat; dog maa isaafald nyt Söpas ved Hjemkomsten her til Landet ikke udstedes, forinden det anordnede Certificat fremlægges.

Capitel 2. Angaaende Söfart i Krigstid. Placat af 15 Marts 1854 Cap. 2 angaaende Söfart i Krigstid, samt Placaterne af 17 Mai 1854 og 29 September 1855 indeholdende Tillæg til förstnævnte Placat sættes herved indtil videre i Kraft.

10 Juni. **Skrivelse fra Departementet for det Indre** til Generalconsulen i St. Petersburg saalydende: Finants- og Told-Departementet har henvendt sig til dette Departement med Begjæring om for Fremtiden at blive tilstillet de Tariffer og Lovbestemmelser vedkommende Toldvæsenet, som udkomme i fremmede Stater af nogen Betydenhed. I denne Anledning tillader man sig at anmode Hr. Generalconsulen om for Ruslands Vedkommende ved given passende Leilighed for Fremtiden at indsende hertil de af Finants- og Told-Departementet begjærte Aktstykker. [1])

5 Dec. **Kongeligt Reglement for Udskrivning af det söfarende Mandskab.** — — § 27. Halvbefarne Matroser ere de, der i tolv Maaneder, og heelbefarne de, der i tredive Maaneder efter deres fyldte femtende Aar have været i udenrigsk Fart; dog kommer ogsaa indenrigsk Fart i Betragtning ved Be-

[1]) Lignende Skrivelser ere tilstillede Generalconsulerne i Stettin, Kjöbenhavn, Amsterdam, London, Havre, Lissabon, Alicante, Triest, Washington samt Consulen i Antverpen. Cfr. Consulsinstruxens §§ 31 og 33.

1859.

mande de l'armateur, délivrer des lettres de mer Royales pour le voyage projeté du navire jusqu'à son retour en Norvège, à charge pour l'armateur de produire le certificat prescrit dans le paragraphe 2, et, en ce cas, l'enregistrement du navire sur les tableaux de la douane tiendra lieu des autres documents mentionnés dans le même paragraphe. Quand le même individu est propriétaire et capitaine d'un navire qui se trouve dans cette position, une déclaration faite au consul sous la foi du serment et constatant que le navire appartient tout entier à un citoyen norvégien, pourra remplacer le certificat; toutefois, lors du retour du navire en Norvège, il ne devra pas être délivré de nouvelles lettres de mer, avant que le certificat requis ne soit produit.

Chap. 2. De la navigation en temps de guerre. L'ordonnance du 15 mars 1854, chap. 2, sur la navigation en temps de guerre, ainsi que les ordonnances additionnelles des 17 mai 1854 et 29 septembre 1855 sont mises en vigueur jusqu'à nouvel ordre.

Lettre du Ministère de l'Intérieur au consul général à St. Petersbourg: Le Ministère des finances et des douanes a adressé à ce ministère une demande afin de recevoir désormais les tarifs et les lois de quelque importance concernant les douanes qui paraissent dans les pays étrangers. A cet effet le Ministère a l'honneur de prier M. le Consul Général de vouloir bien à l'avenir, en ce qui concerne la Russie, lui adresser par une occasion convenable les documents demandés par le Ministère des finances et des douanes. [1]) 10 Juin.

Règlement Royal du recrutement des marins. — — § 27. Sont matelots de seconde classe, ceux qui pendant trente mois après la quinzième année révolue ont fait la navigation avec l'étranger: toutefois la navigation intérieure est aussi prise en considération pour le classement, lors- 5 Dec.

[1]) Des lettres de même teneur ont été envoyées aux consuls généraux à Stettin, Copenhague, Amsterdam, Londres, Hâvre, Lisbonne, Alicante, Triest, Washington ainsi qu'au consul à Anvers. Voir les Instructions pour les consuls, par. 31 et 33.

farenhedsgradens Bestemmelse, naar den er foretaget med Fartöier af 10 Commercelæsters Drægtighed eller derover i tredobbelt saa lang Tid, som om udenrigsk Fart er bestemt, dog saaledes at Ingen kan erhverve Halvbefarenhedsgraden med mindre end ti og Heelbefarenhedsgraden med mindre end sex og tyve Maaneders udenrigsk Fart. Udenrigsk Fart er saadan, som foregaar paa Steder udenfor Rigets Grændser — Lov af 12 October 1857 §§ 20 og 22 a og b; indenrigsk Fart saadan, som foregaar fra Sted til andet inden Riget. Lige med udenrigsk Fart ansees alslags Orlogsfart med norske Fartöier. Fart med Handelsfartöier mellem Steder inden Tolddistriktet kommer ikke i Betragtning.

§ 28. Ingen Fart kommer i Betragtning ved Befarenhedsgradens Bestemmelse, medmindre samme er controlleret ved Mönstring, saaledes som for udenrigsk Fart er eller bliver bestemt. Det paaligger derfor ethvert Mandskab, der önsker, at hans indenrigske Fart eller Fart paa de i Lov af 12 October 1857 § 22 a og b nævnte Farvande maa komme i Betragtning, ved Overeenskomst med Skipperen at sörge for, at Mönstring finder Sted.

§ 29. Den Tid, et Mandskab har været i Farten, beregnes fra dets Indtrædelse i Skibets Kost og Lön. Forsaavidt som ikke Contract og Contrabog eller andre sikre Data give Oplysning herom, tages Hensyn til Paa- og Afmönstringsdagen. Fartstiden ansættes i Calendermaaneder og hver overskydende Dag til en Tredivtedeel af en Maaned.

§ 30. Söfart med fremmede Nationers Fartöier sættes i Lighed med Fart med norske Fartöier til Bestemmelse af Befarenhedsgraden, men Mandskabet maa, forsaavidt Farten foregaar udenfor Riget, fremlægge Attest derom fra den Skibsförer, han har faret med, forsynet med saadan Paategning af vedkommende norske Consul, som efter Omstændighederne i hvert enkelt Tilfælde maatte

qu'elle a eu lieu à bord de navires d'un tonnage de 10 lasts de commerce ou plus pendant un espace de temps triple de celui fixé pour la navigation avec l'étranger, toutefois à condition que personne ne peut passer matelot de seconde classe sans avoir fait pendant dix mois, et matelot de première classe sans avoir fait pendant vingt-six mois la navigation avec l'étranger. La navigation avec l'étranger est celle qui se fait avec des ports hors des frontières du Royaume (loi du 22 octobre 1847, par. 20 et 22 a et b); la navigation intérieure est celle qui se fait d'un port à l'autre du Royaume. La navigation à bord des bâtiments de guerre norvégiens est comptée comme la navigation avec l'étranger. La navigation sur les navires de commerce entre les ports du même district de douane n'est pas comptée.

§ 28. Pour le classement aucune espèce de navigation n'est prise en considération à moins d'être contrôlée par l'inspection, ainsi qu'il est ou sera prescrit pour la navigation avec l'étranger. Il est donc enjoint à tout marin qui désire que la navigation intérieure ou celle qu'il a faite avec les parages mentionnés dans la loi du 12 octobre 1857, par. 22 a et b, soient prises en considération, de se concerter avec le capitaine pour que l'inspection ait lieu.

§ 29. Le temps de la navigation est compté du jour où le marin entre dans le navire pour y être nourri et gagé. Lorsque l'engagement et le livret ou d'autres données certaines ne fournissent pas de renseignements à cet égard, on compte du jour de l'inscription et du congédiement. La dureé de la navigation est calculée d'après les mois du calendrier, et chaque jour excédant comme le trentième d'un mois.

§ 30. Pour le classement la navigation à bord des navires des nations étrangères est comptée comme la navigation à bord des navires norvégiens, mais si la navigation a lieu à l'étranger, les marins doivent fournir l'attestation du capitaine pourvue d'un visa du consul norvégien qui dans chaque cas doit confirmer le contenu de l'attestation suivant les circonstances. Pour la navigation à bord des bâti-

kunne meddeles til Bestyrkelse af Attestens Indhold. For fremmed Orlogsfart er vedkommende Skibschefs Attest tilstrækkelig, naar Udstederens Identitet er bevidnet af norsk Consul. I Sverige træder vedkommende Mönstringsautoritet istedetfor Consulen. Sessionsbestyrelsen afgjör, hvorvidt de tilveiebragte Beviisligheder kunne ansees fyldestgjörende.

§ 31. Naar Mönstring og dermed forbunden Udstedelse af Skibsbemandingslister efter den gjældende Lovgivning og dette Reglement udfordres, [1]) skal vedkommende Skipper, forsaavidt han önsker, at Bemandingslister, Contracter og Contraböger [2]) skulle anskaffes og udfyldes af Indrulleringsbetjenten, ved Forlangende herom opgive Skibets Navn, Drægtighed og Bestemmelse, Mandskabernes Navne, Hyre og Forskud m. m., samt fremlægge Maalebrev, [3]) Certificat [4]) og de fornödne Patenter. [5]) Forlanges derimod alene Mönstring og Attestation, saaledes som nedenfor bestemmes, indleveres Bemandingslister, Contracter, Contraböger, Certificat Patenter og Maalebrev til Gjennemsyn og Attestation.

§ 32. Ved Paamönstring iagttages, at ethvert med Fartöiet farende Mandskab, naar det er i Skibets Tjeneste og ikke ombord i Post- og Paketskib henhörer til Restaurations- eller Tjenerpersonalet, opföres paa Bemandingslisten, dog at det er forsynet med Sömandspatent.

§ 33. De til Paamönstring befalede 2de eenslydende Skibsbemandingslister skulle udstedes efter anordnet Schema i fuldt Arkformat. De underskrives af Skipperen paa Indrulleringscontoret, og efter Mönstringen af Mandskabet paategner vedkommende Indrulleringsbetjent, at Mandskabet er mönstret. Et Exemplar paatrykt Indrulleringens Segl overleveres Skipperen, efterat Mönstringen er foregaaet, tilligemed Mandskabernes Pa-

[1]) Se Frd. 3 Juni 1803 samt L. 26 Sept. 1845. [2]) Lov om Söfarten § 28. [3]) L. 7 Juni 1845 § 2. [4]) Lov af 13 Aug. 1857 § 2. [5]) Lov af 12 Oct. 1857 § 22.

ments de guerre étrangers, l'attestation du commandant suffit, lorsque l'identité de celui-ci est constatée par le consul norvégien. L'administration des sessions décide jusqu'à quel point les preuves fournies doivent être jugées satisfaisantes.

§ 31. Lorsque, conformément aux lois en vigueur et à ce règlement, l'inspection doit avoir lieu et les rôles d'équipage doivent être délivrés [1]), le capitaine, toutes les fois qu'il désire que les rôles d'équipage, les engagements et les livrets [2]) soient fournis et remplis par l'employé de l'inscription maritime, doit, sur la demande de celui-ci, déclarer le nom, le tonnage et la destination du navire, les noms, les gages et les avances de l'équipage etc., et présenter l'acte de jaugeage [3]), le certificat [4]) et les patentes nécessaires. [5]) Si au contraire le capitaine demande seulement l'inspection et l'attestation, ainsi qu'il est prescrit ci-après, il présente les rôles d'équipage, les engagements, les livrets, le certificat, les patentes et l'acte de jaugeage pour être visés et attestés.

§ 32. Lors de l'inscription il est veillé à ce que tous les marins au service du navire qui n'appartiennent pas au restaurant ou aux domestiques à bord des bateaux de poste et des paquebots, soient portés sur le rôle d'équipage, pourvu qu'ils aient une patente de marin.

§ 33. Les deux rôles d'équipage identiques prescrits pour l'inscription doivent être dressés d'après le modèle ordonné en format in-plano. Ils sont signés par le capitaine au bureau de l'inscription maritime, et après l'inspection de l'équipage l'employé de l'inscription maritime atteste que cet acte a eu lieu. Un exemplaire revêtu du sceau de l'inscription maritime est délivré au capitaine après l'inspection, ainsi que les patentes de

[1]) Voir l'Ordonnance du 3 juin 1803 et la Loi du 26 septembre 1845. [2]) Loi sur la navigation, par. 28. [3]) Voir la Loi du 7 juin 1845, par. 2. [4]) Voir la Loi du 13 août 1857, par. 2. [5]) Voir la Loi du 12 octobre 1857, par. 22.

tenter, det andet opbevares paa Indrulleringscontoret.

§ 34. Ved Paamönstring paasees, at Skibsbemandingslisten indeholder samtlige til Rulleförelsen nödvendige Data, saasom Mandskabets fulde Navn, hvilket District og hvilken Kreds det tilhörer, samt Rulle- og Patent-Nummer. Ethvert Mandskab fremstilles paa Indrulleringscontoret og opraabes efter Bemandingslisten; hvorhos Indrulleringsbetjenten overbeviser sig om Mandskabernes Identitet, samt forelæser dem Contracts og Contrabogs Indhold, hvilke han, efterat have modtaget alle Vedkommendes Erklæring om Underskrifternes Rigtighed, forsyner med lovbefalet Attestation.

§ 38. Afskediges noget Mandskab i Udlandet fra Fartöiet, kan Saadant oplyses ved Paategning paa Bemandingslisten og Patentet, hvilken Paategnings Rigtighed, hvis den ikke er attesteret af vedkommende Consul, dog tages for Fyldest, naar den er bevidnet af Styrmanden eller Baadsmanden, eller i deres Forfald af 2de andre af Skibets bedste Folk. [1])

§ 39. Afmönstring skal uden Ophold finde Sted naar noget Mandskab afskediges af Skibets Tjeneste; — af det hele Mandskab altsaa, naar Fartöiet er kommen tilbage til indenrigsk Havn for at oplægges, og af enkelte Mandskaber, forsaavidt der er foregaaet Forandring i den forhyrede Besætning. Forsömmer Skipperen dette, skal vedkommende Indrulleringsbetjent derom strax gjöre Indberetning til Indrulleringschefen, der iagttager det Fornödne i Henhold til Lov af 26 September 1845 § 5.

§ 40. Ved Afmönstring fremstilles de i Bemandingslisten anförte Mandskaber og opraabes efter denne med de paa samme under Reisen tilförte Forandringer. Erfares det, at der for noget Mandskab ikke kan gjöres fuld Rede, eller at noget Mandskab ved Döden er afgaaet, efterladt syg i Udlandet eller deserteret, har Indrulleringen

[1]) Consulsinstruxens § 43.

l'équipage, l'autre reste au bureau de l'inspection maritime.

§ 34. Lors de l'inscription il est veillé à ce que le rôle d'équipage renferme toutes les données nécessaires pour les rôles maritimes, savoir: les noms entiers des marins, le district et la subdivision auxquels ils appartiennent ainsi que les numéros des rôles maritimes et des patentes. Chaque homme se présente au bureau de l'inscription maritime et est appelé d'après le rôle d'équipage; l'employé constate l'identité des hommes, et leur fait lecture du contenu de l'engagement et du livret, lesquels il pourvoit de l'attestation ordonnée par la loi après avoir reçu la déclaration de tout le monde sur l'authenticité des signatures.

§ 38. Si un marin est congédié d'un navire à l'étranger, il peut en être fait mention sur le rôle d'équipage et la patente. Lorsque l'exactitude de cette mention n'est pas certifiée par le consul, elle est reconnue valable par le témoignage du second ou du maître d'équipage, ou à leur défaut par celui de deux autres des premiers de l'équipage. [1])

§ 39. Lorsque les marins sont congédiés du navire, la radiation aura lieu sans délai: de l'équipage tout entier lorsque le navire est revenu dans un port du Royaume pour être désarmé, et d'un ou de plusieurs hommes lorsque il s'est opéré un changement dans l'équipage engagé. En cas de négligence du capitaine, l'employé de l'inscription maritime doit immediatement en faire un rapport au commissaire qui agit suivant les prescriptions de la loi du 26 septembre 1845, par. 5.

§ 40. Lors du congédiement les hommes inscrits sur le rôle d'équipage se présentent et sont appelés d'après cet acte avec les changements y apportés pendant le voyage. S'il arrive qu'on ne puisse pas rendre exactement compte de quelqu'un de l'équipage, ou si quelqu'un est décédé, laissé malade à l'étranger, ou qu'il ait déserté, le

[1]) Voir les Instructions pour les consul, par. 43.

at paasee, at Skipperen ved lovligt Thingsvidne tilveiebringer de fornödne Oplysninger i Overeensstemmelse med Forordningen af 3die Juni 1803, § 56 d. Erfares det heraf, at Skipperen eller Nogen af Mandskabet herfor kan drages til Ansvar, indsendes Thingsvidnet af Indrulleringschefen til vedkommende Amtmand.

§ 41. Saavel ved Paa- som Afmönstring blive Certificater og Patenter i de paa samme indrettede Rubriker herom at give Paategning under vedkommende Indrulleringsbetjents Haand.

§ 42. Förer af Fartöi, der gaaer i indenrigsk Fart udenfor det Tolddistrikt, hvori det hörer hjemme, skal være forpligtet til, saavel naar Fartöiet förste Gang i Aaret udgaaer, som naar der foregaaer nogen Forandring med dets söfarende værnepligtige Mandskab, at meddele Indrulleringsbetjenten, eller hvor saadan ikke findes, Toldcontoret tvende ligelydende Fortegnelser over de Mandskaber af ovennævnte Art, der fare med Fartöiet. Udgaaer Fartöiet fra et Sted, hvor der hverken er Indrulleringsbetjent eller Toldcontor, er det tilstrækkeligt, at Fortegnelserne afleveres paa det förste Sted, der anlöbes og hvor Indrulleringsbetjent er ansat. [1]) Disse Fortegnelser er Fartöisföreren ikke forpligtet til at afgive, naar Fartöiet gaaer til og fra Fiskeværene under Vaarsildfisket samt Fiskerierne i Lofoten.

§ 43. Förer af norsk Fartöi, der gaaer i saadan Fart, som omhandles i Lov af 12 October 1857 § 22 a og b, skal ligeledes afgive tvende ligelydende Fortegnelser over saavel i Söfartsrullerne indförte som andre værnepligtige Mandskaber, der fare med Fartöiet. Forlanger Fartöisföreren at mönstre Mandskabet istedetfor at afgive Mandskabsfortegnelse, fölges de for Mönstring givne Regler.

§ 44. Mandskabsfortegnelserne forsynes med vedkommende Indrulleringsbetjents Paategning, hvorefter den ene Fortegnelse tilbageleveres Fartöisföreren. Fortegnelsen er kun gjældende i Löbet af det Aar, hvori samme er udfærdiget, indtil Far-

[1]) Lov 26 Sept. 1845 § 3.

commissaire est tenu de veiller à ce que le capitaine par des témoignages juridiques fournisse les renseignements nécessaires conformément à l'ordonnance du 3 juin 1803, par 56 d. S'il en résulte qu'on puisse en rendre responsable le capitaine ou quelqu'un de l'équipage, les témoignages seront transmis au préfet par les soins du commissaire.

§ 41. Lors de l'inscription et du congédiement il en sera fait mention par la main du commissaire sur les certificats et les patentes dans les colonnes disposées à cet effet.

§ 42. Le capitaine d'un navire qui fait la navigation à l'intérieur hors du district de douane auquel il appartient, est tenu, lors de la première expédition de l'année et lors d'un changement quelconque dans les marins enregistrés sur les rôles maritimes, de remettre à l'employé de l'inscription maritime, ou s'il n'y en a pas, au bureau de douane, deux listes identiques des hommes de cette catégorie qui se trouvent à bord. Si le navire part d'un endroit où il n'y a ni employé de l'inscription maritime ni bureau de douane, il suffit que les listes soient remises au premier port de relâche où il se trouve un employé de l'inscription maritime. [1]) Le capitaine n'est tenu de fournir ces listes ni lorsque le navire part pour les pêcheries pendant les pêches du printemps et pour celles de Lofoten, ni lorsqu'il en revient.

§ 43. Le capitaine d'un navire norvégien qui fait la navigation mentionnée dans la loi du 12 octobre 1857, par. 22 a et b, doit également fournir deux listes identiques des marins enregistrés sur les rôles maritimes ou sujets au service militaire qui se trouvent à bord du navire. Si le capitaine, au lieu de fournir les listes de l'équipage, demande l'inspection, celle-ci doit avoir lieu suivant les règles prescrites.

§ 44. Les rôles d'équipage sont pourvus du visa de l'employé de l'inscription maritime, et l'un d'eux est rendu au capitaine. Le rôle n'est valable que pour l'année où il a été dressé jusqu' au moment du désarmement ou d'un changement

[1]) Voir la Loi du 26 septembre 1845, par. 3.

1859.

tõiet oplægges eller Forandring med det i Fortegnelsen i Henhold til §§ 42 og 43 anförte Mandskab foregaaer, da samme uden Ophold afleveres eller oversendes til nærmeste Indrulleringsbetjent, og tvende nye udfærdiges, om fornödiges. Den anden Fortegnelse opbevares paa Indrulleringscontoret.

§ 45. Vil nogen Fartöisförer, der efter Lovgivningen er fritaget for at afgive de i § 42 nævnte Mandskabsfortegnelser, alligevel afgive saadanne, er Indrulleringen pligtig til at modtage samme og forsyne dem med befalet Paategning.

§ 46. Förere af fremmede Nationers Fartöier, der her i Landet forhyre eller afskedige norske Folk, skulle paa- og afmönstre disse, hvad enten de gaaae i udenrigsk eller indenrigsk Fart — Lov af 26 September 1845 § 4.

§ 52. Vil et söfarende værnepligtigt Mandskab i Fredstid, naar intet saadant Forbud er udstedt, som i Lov af 12 October 1857 § 27 nævnt, begive sig ud af Riget for at tage Hyre, har han at anmelde sig for Indrulleringschefen, der, saafremt Mandskabet ikke er udskrevet og heller ikke har unddraget sig fra Udskrivning eller fra de Meldinger, som ere foreskrevne af Hensyn til Udskrivningsvæsenet, forsyner hans Patent med Paategning om, at der fra Værnepligtens Side Intet er til Hinder for, at han begiver sig i den attraaede Fart.

§ 54. Afgaaer noget forhyret Mandskab til Fart med et i Udlandet liggende norsk Fartöi, fremstilles Mandskabet til Mönstring, og Skibsbemandingsliste udfærdiges efter Reglerne i § 33.

1859.

opéré dans l'équipage porté sur le rôle d'équipage conformément aux paragraphes 42 et 43. En ce cas il sera sans délai remis ou envoyé à l'employé de l'inscription maritime le plus proche et en cas de besoin il en sera dressé deux nouveaux. Le second rôle reste au bureau de l'inscription maritime.

§ 45. Lorsqu'un capitaine que la loi exempte de fournir les rôles d'équipage mentionnés dans le paragraphe 42, désire néanmoins le faire, l'inscription maritime est tenue de les recevoir et de les revêtir de son visa.

§ 46. Les capitaines des navires étrangers qui engagent ou congédient des marins norvégiens dans le Royaume doivent les faire inscrire et rayer, qu'ils fassent la navigation avec l'étranger ou avec l'intérieur (Loi du 26 septembre 1845, par. 4).

§ 52. Si en temps de paix, lorsque la défense mentionnée dans la loi du 12 octobre 1857, par. 27, n'a pas été faite, un marin enregistré sur les rôles maritimes veut quitter le Royaume pour s'engager à l'étranger, il est tenu de se présenter au commissaire de l'inscription maritime qui, pourvu que le marin ne soit pas recruté et ne se soit pas soustrait à la conscription et aux déclarations exigées pour le recrutement, mentionne sur sa patente que de la part de l'inscription maritime il n'y a rien qui s'oppose à ce qu'il exécute son dessein.

§ 54. Lorsque des marins quittent le pays pour naviguer avec des navires norvégiens qui se trouvent à l'étranger, ils doivent se présenter à l'inspection et le rôle d'équipage sera dressé d'après les règles du par. 33.

1860.
20 Jan.

Skrivelse fra Departementet for det Indre, hvori paa indlöben Forespörgsel fra en Consul yttres Fölgende: Efter Bestemmelserne i Consulsinstruxens § 57 er en Consul forpligtet til under Iagttagelse af al mulig Sparsomhed at hjælpe norske Sömænd, der ere forladte hjælpelöse af en fremmed Skipper, paa hvis Fartöi de lovligt have været forhyrede. Efter den tidligere gjældende Lovgivning var en norsk Sömand ikke berettiget til at tage

1860.
20 Jan.

Lettre du Ministère de l'Intérieur en réponse à une question à lui adressée par un consul: Conformément aux prescriptions des instructions pour les consuls, par. 57, les consuls sont tenus, tout en observant la plus grande économie, de secourir les marins norvégiens abandonnés sans ressources par une capitaine étranger, sur le navire duquel ils ont été légalement engagés. D'après les lois autrefois en vigueur un marin norvégien n'était

Tjeneste paa et fremmed Fartöi eller gaae i udenrigsk Fart uden dertil af vedkommende Indrulleringschef meddelt Tilladelse, som kun var gjældende for en vis bestemt Tid. Denne Indskrænkning er bortfalden ved Lov af 12 October 1857, der forandrer den gjældende Lovgivning om Værnepligt og Udskrivning, og enhver norsk Sömand kan nu, naar han har ladet sig antegne i Söfartsrullerne og er bleven meddelt Sömandspatent, samt naar han ikke er udskreven til Orlogstjeneste, i Almindelighed gaae i Söfart, hvor han vil, saavel i som udenfor Riget. Der er saaledes Intet til Hinder for, at Hr. Consulen med behörig Iagttagelse af de Forskrifter, der ere meddelte i Instruxens 7de Capitel, yder fornöden Understöttelse til norske Sömænd, der have faret med fremmede Skibe, naar de ere i Besiddelse af det anordnede Sömandspatent, og der forövrigt ikke maatte være nogen Grund til at antage, at de i Udlandet have deserteret fra norske Skibe. Kan en Sömand intet Patent fremvise, bör Hr. Consulen saavidt muligt söge at undgaa at antage Dem ham, og kun yde ham Deres Understöttelse, naar De paa Grund af Omstændighederne maatte finde det uomgjængeligt nödvendigt.

en droit ni de prendre service à bord d'un navire étranger, ni de faire la navigation avec l'étranger à moins d'y avoir été autorisé par le commissaire de l'inscription maritime pour un espace de temps limité. Cette restriction a disparu par suite de la loi du 12 octocre 1857 qui change les lois sur la conscription et le recrutement, et tout marin norvégien qui s'est fait enregistrer dans les rôles maritimes et a obtenu une patente de marin et qui n'est pas recruté pour le service des bâtiments de guerre, peut en général naviguer partout dans le Royaume et à l'étranger. Il n'y a donc rien qui s'oppose à ce que les consuls, en observant exactement les prescriptions données par le chapitre 7 des instructions, fournissent les secours nécessaires aux marins norvégiens qui ont navigué avec des navires étrangers, pourvu qu'ils soient munis de la patente de marin et qu'il n'y ait pas de raison de présumer qu'ils ont déserté d'un navire norvégien. Si le marin ne peut pas présenter sa patente, les consuls doivent autant que possible chercher à éviter de s'en charger et ne lui prêter leur secours que lorsque les circonstances l'exigent impérieusement.

21 Marts. **Lov om Afskaffelse af det tvungne Pasvæsen m. v.** § 1. Pas udfordres herefter ikke for Reiser inden Riget eller for at komme ind i Riget fra Udlandet. Heller ikke skal den, der vil begive sig herfra Riget til Udlandet, være forpligtet til at forsyne sig med Pas. § 3. I Krigstid, eller naar Krig er at befrygte, kan Kongen afgive Bestemmelse om Pligt for Reisende til at være forsynede med Pas samt om de nærmere Forskrifter, som i Anledning heraf ansees fornödne. § 4. Naar Politiet eller Andre, som paa Embeds- eller Bestillings Vegne have at före Tilsyn med fremmede og ubekjendte Personer, finder det fornödent, er Enhver forpligtet til at gjöre Rede for sig og at afgive de Oplysninger, der staa til hans Raadighed.

Loi qui abolit les passeports forcés etc. § 1. Il n'est plus exigé de passeports pour les voyages dans l'intérieur du pays ou à l'arrivée dans le Royaume de l'étranger. Celui qui quitte le pays pour se rendre à l'étranger ne sera pas non plus tenu de se munir de passeport. § 3. En temps de guerre ou en cas d'éventualité de guerre, le Roi peut imposer aux voyageurs l'obligation de se munir de passeports et donner à cet effet les prescriptions qu'il jugera convenables. § 4. Lorsque la police ou d'autres fonctionnaires ou employés chargés de surveiller des personnes étrangères et inconnues le jugent nécessaire, chacun est tenu de fournir sur son propre compte les renseignements qui sont à sa disposition. 21 Mars.

22 Marts. **Circulære fra Departementet for det Indre:** Fra Directionen for „den norske Norske Assuranceforening" i Porsgrund har Departementet modtaget

Circulaire du Ministère de l'Intérieur: J'ai reçu de la „Première Compagnie d'Assurances de Norvège" à Porsgrund une lettre de réclamations, 22 Mars.

en Forestilling, hvori föres Anke over, at flere af de svenske og norske Consuler beregne sig Betaling for de Embedsforretninger, de udföre for norske Skibsförere, uagtet de efter Bestemmelserne i Consulsinstruxen af 20 April 1858 §§ 71 og 72 ikke kunne ansees berettigede dertil. Aarsagen hertil, anförer Direktionen, ligger hovedsagelig deri, at mange Consuler ikke ere opmærksomme paa den Indskrænkning i deres Berettigelse til at opkræve Gebyrer efter den Instruxen vedföiede Expeditionstaxt, som flyder deraf, at det efter 17de Post i denne Taxt er tilföiet, at den fastsatte Betaling for de under No. 1 til 17 omhandlede Forretninger ikke bliver at erlægge af svenske og norske Skibsförere, naar Forretningen er af den i Instruxens § 71 nævnte Beskaffenhed. Til Beviis herpaa har Direktionen indsendt til Departementet Documenterne i 22 Havarisager, hvorunder forskjellige af de forenede Rigers Consuler have beregnet sig Gebyrer, hvortil de efter Direktionens Mening ikke ere berettigede. Af disse Havarisager har Departementet bragt i Erfaring, at flere Consuler og Viceconsuler uden Hjemmel have opkrævet Betaling af norske Skibsförere for fölgende Forretninger: 1) For Bekræftelse (Legalisation) af Havariregninger og Documenter. Da Consulsinstruxens § 71 bestemmer, at en Consul uden Betaling skal bekræfte ethvert Skibet, Ladningen eller Mandskabet vedkommende Document, som paa Stedet oprettes, er han heller ikke berettiget til for at bekræfte et Havaridocument — forsaavidt dette er oprettet paa Stedet, hvilket vel i Regelen vil være Tilfældet — at beregne den for Legalisationer ved Expeditionstaxten fastsatte Betaling. For Bekræftelse af en Söforklaring kan af samme Grund heller Intet beregnes. 2) Optagelse af Söforklaring (Söprotest). Insruxens § 71 bestemmer udtrykkelig, at en Consul ikke maa opkræve nogen Betaling for at modtage Skibsbesætningens Forklaring, naar denne önskes aflagt for ham. Heller ikke anseer man en Consul berettiget til — hvad der oftere sees at have fundet Sted — at beregne sig Betaling for at meddele Afskrift af en i Consulatets Protocol

dans laquelle la direction se plaint de ce que plusieurs consuls suédois et norvégiens perçoivent des droits pour des expéditions qu'ils font pour les capitaines norvegiens, bien que, d'après les prescriptions des instructions du 20 avril 1858, par. 71 et 72, ils n'y soient pas autorisés. Il faut en chercher la principale raison, prétend la direction de la compagnie, dans ce que beaucoup de consuls ne font pas attention à la restriction apportée dans leur droit de percevoir le paiement fixé par le tarif annexé aux instructions. Car, après le 17ᵉ article de ce tarif, on trouve ajouté que les droits fixés pour les expéditions mentionnées dans les articles 1 à 17 ne seront pas payés par les capitaines suédois et norvégiens toutes les fois que ces expéditions sont de la nature de celles détaillées dans le paragraphe 71 des instructions. Pour appuyer ses réclamations la direction m'a adressé les documents concernant 22 avaries dans lesquelles plusieurs consuls des Royaumes unis ont perçu des paiements, auxquels, selon la direction, ils n'ont pas droit. En examinant ces avaries j'ai appris que, sans y être autorisé, plusieurs consuls et vice-consuls ont perçu des capitaines norvégiens des droits pour les expéditions suivantes: 1) Pour légalisation de comptes et de documents concernant des avaries. Comme le paragraphe 71 des instructions prescrit que les consuls doivent, sans percevoir de droit, légaliser tout document concernant le navire, la cargaison ou l'équipage, dressé dans le lieu de la résidence, ils ne sont pas non plus autorisés à exiger le paiement fixé par le tarif des droits d'expédition pour la légalisation de documents concernant une avarie, pourvu que ces documents, comme d'habitude, soient dressés dans le lieu de la résidence. Par la même raison les consuls ne peuvent rien exiger non plus pour légaliser les déclarations de mer. 2) Pour les déclarations de mer (protêts de mer). Le paragraphe 71 des instructions prescrit expressément qu'un consul ne doit pas percevoir de droits pour la réception des déclarations de l'équipage, quand celui-ci désire les faire devant lui. Un consul n'est pas

indført Söforklaring, da det fölger af den Indskrænkning, der er tilföiet efter 17de Post i Expeditionstaxten, at denne Taxt ikke maa bringes i Anvendelse, naar der handles om nogen af de Forretninger, der nævnes i Instruxens § 71. 3) For Afmönstring af Söfolk. I nysnævnte § af Instruxen haves udtrykkelig Forskrift om, at der for de sædvanlige Skibsexpeditioner (Udfærdigelse af eller Paategning paa Skibsdocumenter, Paamönstring eller Afmönstring af Skibsfolk, Beskikkelse af ny Förer) ikke maa kræves nogen Betaling af norske Skibsförere. Det fremgaaer endvidere af de omhandlede Havarisager, at flere Consuler have pleiet at beregne Læsteafgift af Fartöier, der indkomme under Havari. Efter Instruxens § 69 skal Læsteafgift kun erlægges af Fartöier, som for en större eller mindre Deel indtage eller udlosse Ladning, altsaa paa Stedet udföre en Handelsoperation. Derimod kan saadan Afgift ikke beregnes, naar et Fartöi under Havari udlosser og atter indtager samme Ladning, medmindre ved samme Leilighed noget af Ladningen bliver afhændet paa Stedet, saa at fölgelig en Handelsomsætning finder Sted. Heller ikke antages en Consul berettiget til at opkræve denne Afgift, dersom Ladningen, uden at udlosses, er drevet iland fra Vraget. Departementet finder sig paa Grund heraf foranlediget til at henlede Hr. Consulens specielle Opmærksomhed paa de ovenomhandlede Bestemmelser i Consulsinstruxen, ligesom man skal anmode Dem om at indskjærpe de Dem underordnede Viceconsuler at gjöre sig nöie bekjendt med samme, for at Klager over uhjemlet Sportulerens, der sikkerligen alene har fundet Sted af Mangel paa Kjendskab til de gjældende Forskrifter, for Fremtiden kunne ophöre.

24 Marts. **Lov om Söfarten.** Förste Capitel. Om Skibe og Skibsrederi. § 1. Som norsk Eiendom behand-

1860.

non plus autorisé, bien que j'aie vu que cela a eu lieu plusieurs fois, à recevoir un paiement pour délivrer des copies des déclarations de mer enregistrées dans le registre consulaire, parcequ'il résulte de la restriction ajoutée après l'article 17 du tarif des droits d'expédition qu'on ne doit pas faire emploi de ce tarif, lorsqu'il s'agit des expéditions énumérées dans le paragraphe 71 des instructions. 3) Pour le congédiement des marins. Dans le paragraphe déja mentionné des instructions il est expressément prescrit aux consuls de ne pas exiger de droit des capitaines norvégiens pour les expéditions ordinaires (l'expédition ou le visa des papiers de bord, l'inscription ou le congédiement des marins, le congé délivré à un nouveau capitaine). Je vois encore par les avaries en question que plusieurs consuls ont eu pour coutume de percevoir le droit de tonnage des navires entrés en avarie. D'après le paragraphe 69, le droit par last ne doit être payé que par les navires qui opèrent un chargement ou un déchargement en tout ou en partie, c'est-à-dire, qui font dans le lieu une opération de commerce. Mais ce droit ne saurait être perçu, quand un navire avarié décharge et recharge la même cargaison, à moins qu'en même temps une partie du chargement ne soit vendue sur le lieu et que par conséquent il n'y ait eu une opération de commerce. Les consuls ne peuvent pas non plus exiger le paiement de ce droit, si la mer a jeté sur la côte la cargaison d'un navire avarié sans qu'elle ait été déchargée. Par ces raisons je vous prie, Monsieur le Consul, de vouloir bien prêter une attention particulière aux prescriptions mentionnées plus haut des instructions pour les consuls, en même temps que je vous engagerai à enjoindre aux vice-consuls de votre arrondissement d'en prendre connaissance afin de mettre un terme aux plaintes provoquées par des perceptions non autorisées, qui n'ont certes eu lieu que parcequ'on a ignoré les prescriptions en vigueur.

Loi sur la navigation. Chapitre premier. Des navires et des armateurs. § 1. Sont réputés 24 Mars.

les Skibe, der udelukkende tilhöre norske Borgere, og som derhos enten ere byggede i Norge eller her i Riget ere naturaliserede. Skibe, tilhörende Actieselskaber, ansees som tilhörende norske Borgere, naar Selskabets Bestyrelse har sit Sæde i Norge og bestaaer af norske Borgere, der ere Actieeiere.

§ 2. Norske Skibe, der benyttes i udenrigsk Fart, bör være forsynede med: a. Nationalitetsbeviis, [1]) b. Biilbrev, saafremt Fartöiet er norsk bygget, c. Maalebrev [2]) og d. Mandskabsliste. [3]) Skibe, der kun gaae i indenrigsk Fart, tiltrænge ikke de under a og b nævnte Documenter, hvorimod de maa være forsynede med Maalebrev og Mandskabsfortegnelse, forsaavidt dette nu er eller herefter vorder bestemt [4]). Angaaende norske Fartöiers Forpligtelse til at være forsynede med kongeligt Söpas har det sit Forblivende ved Lov af 1ste Juni 1848 [5]).

§ 3. Nationalitetsbeviis udfærdiges af den norske Regjering og udleveres uden Betaling af de Embedsmænd og efter de nærmere Bestemmelser, som af Kongen fastsættes. Enhver, som paa et her i Riget bygget Skib vil erhverve Biilbrev, har for Magistraten eller Sorenskriveren at fremstille tvende paalidelige Mænd, der have nöiagtig Kundskab om Bygningen, og som skulle afgive edelig Forklaring herom samt om Skibets omtrentlige Störrelse og Bygningsmaade. Biilbrevet udfærdiges derpaa af Magistraten eller Sorenskriveren. Er Biilbrev paa et her i Riget bygget Fartöi forkommet, og dets Eier er ude af Stand til at afhjælpe Mangelen, skal Nationalitetsbeviis dog kunne meddeles ham, naar han ved troværdige Mænds edelige Forklaring godtgjör, at Fartöiet efter deres bedste Vidende har været anseet for norsk bygget i den Tid, de have kjendt det, samt ved Bevidnelse fra vedkommende Toldkammer oply-

[1]) Se Pl. af 10 Novbr. 1860. [2]) Lov af 7 Juni 1845. [3]) Frd. 3 Juni 1803 og det der Citerede. [4]) Lov af 26 Septbr. 1845 § 3. [5]) Se den nævnte Lov Note 2.

propriété norvégienne les navires appartenant en totalité à des citoyens norvégiens et construits en Norvège ou naturalisés norvégiens. Les navires appartenant aux sociétés par actions sont considérés comme appartenant à des citoyens norvégiens, si l'administration de la société réside en Norvège et se compose de citoyens norvégiens qui sont actionnaires.

§ 2. Les navires norvégiens naviguant à l'étranger sont tenus d'avoir à bord: a. L'acte de nationalité, [1]) b. L'acte de construction, si le navire est construit en Norvège, c. L'acte de jaugeage, [2]) d. Le rôle d'équipage. [3]) Les navires qui font seulement le cabotage d'un port à l'autre du royaume, n'ont pas besoin des documents a et b, mais ils sont tenus d'avoir à bord l'acte de jaugeage et le rôle d'équipage ainsi qu'il est ou sera prescrit. [4]) En ce qui concerne l'obligation imposée aux navires norvégiens de se munir de lettres de mer, la loi du 1er juin 1848 restera en vigueur. [5])

§ 3. L'acte de nationalité est dressé par le gouvernement norvégien et délivré gratuitement par les fonctionnaires royaux d'après les règles fixées par le Roi. Celui qui désire se faire délivrer l'acte de construction d'un navire construit dans le royaume, est tenu de présenter au magistrat ou au juge de première instance deux hommes dignes de foi, qui ont eu exactement connaissance de la construction, et qui devront attester par serment le fait de la construction, le tonnâge approximatif du navire et la description de la construction. L'acte de construction est ensuite dressé par le magistrat ou le juge de première instance. Si l'acte de construction d'un navire norvégien se trouve égaré, et que le propriétaire soit hors d'état de le produire, l'acte de nationalité pourra néanmoins lui être délivré, si des hommes dignes de foi déclarent, sous serment, qu'il est à leur connaissance que le navire a été

[1]) Voir la Lettre patente du 10 novembre 1860. [2]) Loi du 7 juin 1845. [3]) Ordonnance du 3 juin 1803 et les citations. [4]) Loi du 26 septembre 1845, par. 3. [5]) Voir la même loi, note 2.

ser, at det som saadant har været behandlet. Hvorledes et i Udlandet af norsk Borger erhvervet fremmed Skib paa dets Reiser, forinden det ankommer til Riget, midlertidig kan tillægges norsk Fartöis Rettigheder, bestemmes af Kongen. [1])

considéré comme étant de construction norvégienne, depuis qu'ils l'ont connu, et si le propriétaire prouve par l'attestation du bureau des douanes qu'il a été traité comme tel. Le Roi décide par quelles formalités un navire acheté à l'étranger par un citoyen norvégien peut obtenir provisoirement, pendant les voyages qu'il fait avant son arrivée en Norvège, la jouissance des priviléges de la nationalité. [1])

§ 4. Naar der enten ved Salg eller paa anden Maade foregaaer nogen Forandring med Skibets Eiere, bör Anmeldelse skee til Toldvæsenet, som desangaaende har at gjöre Paategning paa Nationalitetsbeviset. Naar Skibet eller nogen Part i samme sælges til Udlandet, bliver Nationalitetsbeviset at indlevere til Toldvæsenet til Cassation. Skibets Navn maa ikke forandres uden kongelig Tilladelse, og i dette Tilfælde udstedes nyt Nationalitetsbeviis. [2])

§ 4.´ Si par suite de vente ou autrement il y a changement de propriétaire, il doit en être fait déclaration à la douane qui en fera mention sur l'acte de nationalité. Si le navire entier ou une portion du navire est vendu à l'étranger, l'acte de nationalité sera remis à la douane pour être annulé. En cas de changement du nom du navire, qui ne peut être fait sans l'autorisation du Roi, il est dressé un nouvel acte de nationalité. [2])

§ 5. Har et Skib flere Eiere, og disse vælge en bestyrende Reder, bör denne i Mangel af anden Overenskomst i Anliggender af Vigtighed, saavidt dertil er Anledning, indhente sine Medrederes Beslutning, og navnlig bör han ikke uden særskilt Bemyndigelse antage eller afsætte Skipperen, slutte Fragt, foretage nogen betydelig Reparation af Skibet eller optage Laan paa samme. I alle Tilfælde kan den bestyrende Reder dog handle paa egen Haand, naar Omstændighederne ere af den Beskaffenhed, at Medredernes Beslutning ikke uden Skade kan oppebies. Ved Stemmegivning mellem Rederne om Skibets Anliggen-

§ 5. Si un navire est la propriété de plusieurs personnes qui ont choisi un armateur-administrateur, celui-ci doit, à défaut de convention particulière, demander si faire se peut l'avis de ses coarmateurs dans toutes les affaires importantes, et notamment obtenir une autorisation spéciale pour engager ou congédier le capitaine, fréter le navire, faire de grosses réparations ou emprunter sur le navire. Cependant l'armateur-administateur pourra agir de son propre chef, lorsque les circonstances ne permettront pas d'attendre, sans dommage, l'avis des coarmateurs. En cas de vote des armateurs dans les affaires concernant le na-

[1]) Se Pl. af 10 Novbr. 1860 § 7. Ved Consulsinstruxens § 46 er Departementet for det Indre bleven bemyndiget til at foreskrive, under hvilke Betingelser et saadant Fartöi kan fare under norsk Flag, naar det ikke afgaar direkte her til Landet. De Betingelser, som i Almindelighed opstilles, er at Skibets Förer er norsk Skipperborger, og at han for Consulen skriftligen forpligter sig til ved Udlöbet af den i det midlertidige Nationalitetsdocument bestemte Frist at afgaae til norsk Havn, for at Naturalisation kan finde Sted. Cfr. Lov af 26 Aug. 1854 Note 1, samt Lov 7 Juni 1845 og det der Citerede. Se ogsaa Skrivelse af 29 Septbr. 1854.

[2]) Se Pl. af 10 Novbr. 1860 § 5.

[1]) Voir la Lettre patente du 10 novembre 1860, par. 7. Le paragraphe 46 des Instructions pour les consuls autorise le Ministère de l'intérieur à prescrire les conditions auxquelles un pareil navire peut naviguer sous pavillon norvégien, lorsqu'il ne part pas directement pour la Norvège. Voici les conditions exigées d'ordinaire: Le commandant du navire doit être capitaine norvégien et doit s'obliger par écrit devant le consul à partir pour un port norvégien dans le délai fixé dans l'acte de nationalité provisoire afin que la naturalisation puisse avoir lieu. Voir la Loi du 26 août 1854, note 1, et la Loi du 7 juin 1845 et les citations. Voir aussi la Lettre du 29 septembre 1854.

[2]) Voir la Lettre patente du 10 novembre 1860, par. 5.

der beregnes Stemmerne i Mangel af anden Overeenskomst ikke efter de Stemmendes Antal, men efter de Parter, der tilhöre dem. Ere Stemmerne i noget Skibet vedkommende Anliggende lige paa begge Sider, skal Retten, dersom Rederne ikke kunne enes om Valget af en Opmand, opnævne en saadan til Sagens Afgjörelse.

vire, les suffrages ne se comptent pas, sauf convention contraire, par le nombre des votants, mais par les portions qui leur appartiennent. Si dans une affaire concernant le navire il y a partage des voix, et si les armateurs ne peuvent pas tomber d'accord sur le choix d'un arbitre pour décider la question, cet arbitre sera nommé par le tribunal.

§ 6. For Udlæg, som en Reder til Forebyggelse af en besluttet Reises Standsning eller i andre Maader til nödvendige Skibsudgifter har maattet gjöre for sine Medredere, kan han tage sig betalt i den paa deres Parter faldende Fragt, og han har derhos i Skibsparterne Panteret, som dog ikke regnes lige med Bodmeri. Men denne Panteret fortabes, hvis Fordringen henstaaer upaatalt længere end eet Aar fra den Tid, da Udlægget skede.

§ 6. Si un armateur a dû faire des avances pour ses coarmateurs afin d'empêcher la suspension d'un voyage arrêté ou pour couvrir des dépenses nécessaires, il pourra se faire rembourser sur leurs parts de fret, et il aura en outre hypothèque sur leurs portions de propriété du navire. Toutefois cette hypothèque n'est pas privilégiée au même rang que le prêt à la grosse; elle se perd, si la créance n'est pas poursuivie dans l'année.

§ 7. Ingen maa sælge sin Part i et Skib uden at tilbyde sine Medredere denne Part for den samme Kjöbesum, som han af en Fremmed kan erholde. Sælges en Skibspart uden at dette er iagttaget, kunne Medrederne söge den tilbage af Kjöberen mod at betale den Sum, hvortil den af Retten ansættes; dog maa Sag i denne Anledning reises inden 3 Maaneder, efterat Vedkommende ere blevne vidende om Salget. Naar en Skibspart sælges ved offentlig Auction, og Medrederne derom underrettes, komme Bestemmelserne i denne § ikke til Anvendelse.

§ 7. Nul ne doit vendre sa portion de navire, sans l'avoir offerte à ses coarmateurs au même prix qu'il en peut obtenir d'un tiers acquéreur. Faute de cette formalité, les coarmateurs pourront revendiquer la portion vendue dans les mains de l'acquéreur, en payant la somme fixée par le tribunal; toutefois cette revendication doit se faire dans les trois mois de l'époque où la vente a été connue. Si une portion de navire est vendue aux enchères publiques, et que les coarmateurs en soient informés, les prescriptions de ce paragraphe ne sont pas applicables.

§ 8. Anseer nogen af Rederne sig bröstholden ved den Maade, paa hvilken Skibet bestyres, kan Retten, dersom Anken befindes grundet, og det skjönnes, at Fællesskabet ikke til Samtliges Nytte kan fortsættes, og at de enkelte Skibsparter heller ikke uden betydeligt Tab kunne sælges, efter Paastand fra nogen af Parterne bestemme, enten: a. at det hele Skib skal sælges ved Auction, eller b. at det skal tilstedes en af Rederne at sætte Skibet til en Priis, efter hvilken han maa lade sig udlöse af sine Medredere eller i Mangel heraf have Ret til at udlöse dem. Valget mellem de under a og b nævnte Bestemmelser bör beroe paa Parternes Paastand, og dersom de herom ere

§ 8. Si l'un des armateurs se trouve lésé par le mode d'administration du navire, le tribunal pourra, si sa plainte est reconnue fondée, et si la copropriété n'est plus compatible avec les intérêts de tous, et dans le cas où les portions de navire ne peuvent être vendues séparément sans perte considérable, ordonner: a. ou que le navire entier sera vendu aux enchères publiques, b. ou qu'un des armateurs sera admis à mettre un prix au navire, prix d'après lequel il devra céder sa portion à ses coarmateurs, et d'après lequel, si ses coarmateurs ne veulent pas l'acheter, il est en droit de se faire livrer les leurs. Le choix entre les deux formes établies L. a et b dépend

uenige, bör Paastanden om Auction gives Fortrin, i hvilket Tilfælde ogsaa Auctionsconditionerne blive at bestemme af Retten, dersom Parterne heller ikke herom kunne komme overeens. Skal Udlösning efter Bogstav b finde Sted, bör i Almindelighed den, som har den mindste Part, fortrinsviis gives Adgang til at ansætte Skibet i den Priis, efter hvilken han vil slippe eller beholde.

Andet Capitel. Om Skipperens Ansættelse og Pligter. [1]) § 9. Skippere antages og afskediges efter Redernes Beslutning. [2]) Er Skipperen selv Medreder, har han desuagtet Stemme ved Sagens Afgjörelse. Saafremt Skipperen ikke ved Ulydighed mod Redernes Ordre eller ved andet utilbörligt Forhold har gjort sig forskyldt til Afsættelse, kan han ikke afskediges, förend Reisen er fuldendt, uden under Betingelse af, at han erholder en billig Godtgjörelse for Omkostningerne ved Hjemreisen, og at der tilstaaes ham fuld Hyre, dersom den er betinget for Reisen, og dersom den er betinget maanedlig, Hyre for 1 Maaned fra Fratrædelsen i norske Havne, for 2 Maaneder i andre europæiske Havne udenfor Middelhavet og det sorte Hav, for 3 Maaneder i Middelhavet og det sorte Hav, og for 4 Maaneder i andre Havne udenfor Europa. Efterat en Skipper er tilkjendegivet Redernes Bestemmelse om hans Afskedigelse, maa han ikke indgaae nogen ny Befragtning for Skibet; men forsaavidt han maa fuldföre den allerede paabegyndte Reise, for at opfylde de Forpligtelser, som han ved en tidligere Befragtning har indgaaet, skal han dog være forpligtet til at modtage og beholde ombord den nye Skipper, som af Rederne maatte være sendt. Den nye Skipper kan fordre Behandling som Kahytspassageer. Fra sin Side kan Skipperen ikke opsige Tjenesten, förend Skibet efter fuldendt Reise er vendt tilbage til Hjemstedet eller en anden norsk

[1]) Sammenhold hermed Lov af 13 Aug. 1857. [2]) Consulsinstruxens §§ 53 og 54.

de la demande des parties, et si elles ne sont pas d'accord, il sera donné suite de préférence à la demande d'enchères publiques. En ce cas les conditions de l'enchère seront fixées par le tribunal, dans le cas où les parties ne pourraient pas non plus s'accorder à cet égard. Si la cession du navire (L. b) doit avoir lieu, celui qui a la plus petite portion sera de préférence admis à mettre le prix au navire, d'après lequel il veut le céder ou le garder.

Chapitre 2. De l'engagement et des devoirs du capitaine. [1]) § 9. Les capitaines sont engagés et congédiés par les armateurs. [2]) Néanmoins, si le capitaine est coarmateur, sa voix sera comptée pour décider la question. A moins de désobéissance aux ordres des armateurs ou d'autre inconduite, le capitaine ne peut être congédié avant d'avoir achevé le voyage, qu'à la condition qu'il recevra une indemnité équitable pour son retour, et que ses gages, s'ils sont stipulés pour le voyage, lui seront payés en entier; et s'ils sont stipulés au mois, pour un mois à compter du débarquement dans un port norvégien, pour deux mois dans d'autres ports européens en dehors de la Méditerranée et de la Mer noire, pour trois mois dans la Méditerranée et la Mer noire, et pour quatre mois dans les ports hors de l'Europe. Lorsque le capitaine a reçu des armateurs l'avis de son congédiement, il ne doit pas fréter le navire à nouveau; et s'il est obligé, pour remplir les engagements qu'il a contractés par un affrétement antérieur, d'achever le voyage commencé, il sera tenu de recevoir et de garder à bord le nouveau capitaine envoyé par les armateurs. Le nouveau capitaine doit être traité comme passager de chambre. De son côté le capitaine ne peut pas rompre son engagement avant que le navire, le voyage achevé, ne soit revenu au port de son domicile ou dans un autre port norvégien, à moins qu'il n'y soit expressément autorisé par son con-

[1]) Voir la Loi du 13 août 1857. [2]) Les Instructions pour les consuls, par. 53 et 54.

Havn, medmindre han udtrykkelig har betinget sig Ret hertil, eller Rederne give deres Samtykke til, at han tidligere forlader Skibet.

§ 10. Skipperen antager og afskediger Styrmanden og det övrige Mandskab og afslutter med dem de fornödne Hyrecontracter. Han maa ingen antage, som ham vitterligt tidligere andetsteds er hyret. [1])

§ 11. Det er Skipperens Pligt at paasee, at der i betimelig Tid foretages, hvad der er nödvendigt, for at Skibet, naar det skal afseile, kan være i södygtig Stand, tilstrækkelig bemandet samt forsvarligt forsynet med Vand og Proviant. [2]) Finder han heri nogen Mangel, bör han selv sörge for det Fornödne, saafremt Tiden ikke tillader ham at henvende sig til Rederne, men ellers skulle Manglerne först anmeldes for disse. Negte Rederne da at gjöre, hvad gjöres bör, har Skipperen at andrage Sagen for Retten, som ved Kjendelse kan give dem det fornödne Paalæg, der bliver at efterkomme, forinden Skibet maa afseile. Ligesaa bör Skipperen paasee, at Fartöiet er forsynet med de nödvendige Papirer, og navnlig i Krigstider sörge for at tilveiebringe alle Documenter og Beviisligheder, som tjene til at beskytte det mod Opbringelse.

§ 12. Forsaavidt ikke anderledes er vedtaget, skal Skipperen have Ret til i Kahytten for sin Regning at medtage Passagerer og Fragtgods, naar dette kan skee, uden at Fragten af det övrige Skibsrum derved i nogen Henseende formindskes, og uden at de Proviant- og Inventariesager fortrænges, som efter Skibets Indretning skulle have deres Plads i Kahytten. Dog maa Skipperen ikke til egen Fordeel foretage nogen Forandring, der har en Udvidelse af Rummet i Kahytten til Fölge.

§ 13. I Alt, hvad der angaaer Skibets Tjeneste, har Skipperen over Mandskabet, Styrmanden derunder ikke indbefattet, samme Myndighed, som en Huusbond over sine Tjenestefolk. [3]) Dersom nogen af Mandskabet forsöger paa at rømme

[1]) Cfr. § 108 og § 28. [2]) Cfr. § 108 samt § 15. Se ogsaa § 65. [3]) Cfr. § 109.

trat, ou que les armateurs ne consentent à ce qu'il quitte le navire avant ce temps.

§ 10. Le capitaine engage et congédie le second et les autres gens de l'équipage, et conclut avec eux les contrats nécessaires. Il ne doit pas louer de marin qui soit lié par un autre engagement antérieur. [1])

§ 11. Le capitaine est tenu de prendre à temps les mesures nécessaires pour que le navire, au moment du départ, soit à même de soutenir la navigation, qu'il ait un équipage suffisant et qu'il soit pourvu des approvisionnements et de l'eau nécessaires. [2]) S'il trouve qu'il manque quelquechose, il doit lui-même y pourvoir, si le temps ne lui permet pas de s'adresser aux armateurs; mais si le temps le permet, il doit les en avertir. Si les armateurs refusent de faire ce qui est nécessaire, le capitaine devra s'adresser au tribunal qui par une sentence peut leur enjoindre de pourvoir aux frais indispensables avant le départ du navire. Le capitaine doit également veiller à ce que les papiers nécessaires se trouvent à bord, et en temps de guerre notamment avoir soin de se munir de tous les documents et de toutes les pièces propres à empêcher la capture du navire.

§ 12. A moins de convention contraire, le capitaine a le droit de prendre dans la cabine des passagers et des marchandises pour son compte, si cela peut se faire sans diminuer en aucune façon le fret du navire, et sans déplacer les objets d'approvisionnement et les apparaux qui par suite de la disposition du navire doivent être placés dans la cabine. Toutefois le capitaine ne doit faire aucun changement tendant à élargir l'espace réservé à la cabine.

§ 13. Pour tout ce qui a rapport au service du navire le capitaine exerce sur l'équipage, à l'exception du second, la même autorité qu'un maître sur ses domestiques. [3]) Si quelqu'un de l'équipage essaie de déserter ou est repris après

[1]) Voir les paragraphes 108 et 28. [2]) Voir les paragraphes 108, 15 et 65. [3]) Voir le paragraphe 109.

eller paagribes efter at være römt, er Skipperen berettiget til at holde ham arresteret ombord eller iland, indtil Skibet afseiler. [1])

§ 14. Skipperen bör i fremmede Lande söge at gjöre sig bekjendt med den Skibsfarten vedkommende Lovgivning og foreholde Mandskabet, hvad de have at iagttage for ikke at paadrage sig selv Straf og Skibet Ansvar. Ligesaa bör han i Krigstid forskaffe sig Underretning om, hvad der til Skibets Sikkerhed fra hans eller Mandskabets Side er at iagttage, og paasee, at dette nöiagtig overholdes. [2])

§ 15. Skipperen skal paasee, at Mandskabet erholder forsvarlig og tilstrækkelig Kost, saaledes som god Sömandsskik og Reisens Leilighed medförer, og han er i denne Henseende forpligtet til at underkaste sig det Reglement for Kostholdet, som af Kongen maatte blive udfærdiget. Ligesaa skal han medtage fornöden Medicin efter de Bestemmelser, som desangaaende af Kongen maatte blive givne. Opstaaer der under Reisen Frygt for, at Beholdningen af Vand eller Proviant ikke vil være tilstrækkelig, kan Skipperen bestemme saadan Indskrænkning af Rationerne, som skjönnes at være nödvendig. For den Formindskelse af Kosten, som Mandskabet har maattet underkaste sig, tilkommer det Erstatning efter billigt Skjön.

§ 16. Skipperen bör, forsaavidt Omstændighederne tillade det, holde Bön og Gudstjeneste

[1]) Sammenhold hermed §§ 112, 120 og 121 samt Consulsinstruxens § 47. — Foruden at der i flere af de Tractater, de forenede Riger have afsluttet med fremmede Magter, findes Bestemmelse om, at der af vedkommende Localautoriteter skal ydes fornöden Assistance til Paagribelse af römte Söfolk, er der ogsaa afsluttet specielle Overeenskomster herom (Decl. med Frankrige af 15 Mai 1856, med Belgien af 3 og 7 Mai 1855, med Holland af 29 Mai 1827). Den om Paagribelse af fremmede Sömænd i engelske Havne i Aaret 1852 udkomne Foreign Deserters Act er ved Resolution af 18 Aug. samme Aar bleven bragt i Anvendelse paa norske og svenske Skibe.

[2]) Cfr. 113 samt Pl. af 26 April 1773. Se ogsaa Pl. 15 Marts 1854 Cap. 2 med Note.

avoir déserté, le capitaine est autorisé à l'arrêter à bord ou à terre jusqu'au départ du navire. [1])

§ 14. Dans les pays étrangers le capitaine doit chercher à acquérir la connaissance des lois sur la navigation et informer les hommes de l'équipage de ce qu'ils auront à observer pour ne pas s'exposer à des punitions ou compromettre le navire. En temps de guerre il doit en outre être attentif à prendre, lui et son équipage, toutes les précautions nécessaires à la sûreté du navire. [2])

§ 15. Le capitaine est tenu de fournir à l'équipage une nourriture saine et suffisante eu égard aux us et coutumes des marins et aux occurences du voyage, et il est sous ce rapport obligé de se soumettre au règlement pour l'entretien des marins qui pourra être arrêté par le Roi. Il doit également avoir à bord des médicaments conformément aux prescriptions qui pourront être données par le Roi. Si pendant le voyage il y a lieu de craindre que la quantité d'eau et de victuailles ne soit insuffisante, le capitaine pourra ordonner telle diminution des rations qu'il jugera nécessaire. L'équipage aura droit à une indemnité pour la diminution des rations d'après une estimation équitable.

§ 16. Si les circonstances ne s'y opposent pas, le capitaine est tenu de faire dire des prières et

[1]) Voir les paragraphes 112, 120 et 121 ainsi que les Instructions pour les consuls, par. 47. Sans compter les prescriptions renfermées dans plusieurs traités avec des Puissances étrangères, par lesquelles il est enjoint aux autorités locales de prêter l'assistance nécessaire pour arrêter les marins désertés, il a aussi été conclu des conventions spéciales (Les Déclarations avec la France du 15 mai 1856, avec la Belgique des 3 et 7 mai 1855, avec la Hollande du 29 mai 1827). Le Foreign Deserters acte de l'année 1852 relatif à l'arrestation de marins étrangers dans les ports anglais a été appliqué aux navires norvégiens et suédois par une résolution du 18 août de la même année.

[2]) Voir le paragraphe 113 ainsi que la Lettre patente du 26 avril 1773. Voir aussi la Lettre patente du 15 mars 1854, chap. 2, et la note.

efter almindelig Sömandsskik. Han har derhos at paasee, at unödvendigt Arbeide paa Sön- og Helligdage ikke paalægges Mandskabet.

§ 17. Skipperen er forpligtet til at aflægge Regnskab, saasnart Skibet efter fuldendt Reise er kommet tilbage til Hjemstedet, og ellers naar det under Reisens Löb af Rederen forlanges. Derhos har han paa længere Reiser, ved Indsendelse af Regnskabsuddrag, at holde Rederiet stadigen underrettet om Skibets Indtægter og Udgifter.

§ 18. I de Farvande, i hvilke det enten er lovbestemt eller til Skibets Betryggelse nödvendigt, bör Skipperen ved at före Lodsflag eller paa anden brugelig Maade söge at faae Lods.

§ 19. Skibet skal paa alle Reiser, under hvilke det er bestemt til noget Sted udenfor Riget, være forsynet med en gjennemdraget, pagineret og af Toldvæsenet eller i Udlandet af Consulen uden Betaling [1]) forseglet og autoriseret Journal, i hvilken Skipperen nedtegner eller ved Styrmanden lader nedtegne Alt, hvad der passerer vedkommende Reisen, saasom Skibets Afseiling, Reisens Fortsættelse med Angivelse af det Sted eller den Længde og Bredde, paa hvilken det befinder sig, Vind og Veir, Coursens Retning, Seilföring, Logning, Lodning, hvorofte der pumpes, naar Indladning eller Udlosning finder Sted, Skibets Dybgaaende, dets Ankomst til ethvert Sted, dets Forhaling eller Forseiling, samt andre Begivenheder, som enten angaae Mandskabet eller Skibet. Især bör Journalen indeholde nöiagtig Oplysning om indtruffen Skade, med Forklaring om de Omstændigheder, som have foranlediget den, dens Omfang, Beskaffenhed, og hvad ellers dermed staaer i Forbindelse. Journalen bör föres efter Tidsfölgen, i Havn for hvert Dögn og i Söen for hver Vagt eller 4 Timer. Enhver Begivenhed bör indföres i Journalen saa hurtigt som muligt, efterat

[1]) Se Consulsinstruxens § 71.

célébrer le service divin suivant la coutume des marins. Il aura soin de ne pas imposer à l'équipage des travaux inutiles pendant les dimanches et jours fériés.

§ 17. Le capitaine doit rendre ses comptes, aussitôt après que le navire, le voyage terminé, est revenu à son lieu de domicile, et pendant le cours du voyage toutes les fois que l'armateur le demande. Pendant les voyages de longue durée il est en outre tenu d'envoyer aux armateurs des extraits de ses comptes afin de les tenir constamment au courant des recettes et dépenses du navire.

§ 18. Dans les eaux où la prescription de la loi ou la sûreté du navire l'exige, le capitaine est tenu de chercher des pilotes en arborant le pavillon de signal ou de toute autre manière en usage.

§ 19. Pour tous les voyages à l'etranger, le capitaine doit se munir d'un livre ou journal de bord coté, scellé et autorisé sans rétribution par l'administration des douanes ou, à l'étranger, par le consul [1]), sur lequel il inscrit ou fait inscrire par le second tout ce qui se passe pendant le voyage, le départ du navire, la continuation du voyage avec indication du lieu ou des longitudes et latitudes où il se trouve, les variations d'état de l'atmosphère, la direction du cours, la voilure qu'il porte, les lochs, les sondages, le travail des pompes, les chargements et déchargements, le tirant d'eau, l'arrivée dans chaque port, les retards ou avances, et les autres événements concernant l'équipage ou le navire. Le livre de bord doit avant tout renfermer des renseignements exacts sur les avaries expliquant les circonstances qui les ont causées, leur importance, leur nature et tout ce qui y a quelque rapport. Le livre de bord doit être tenu dans un ordre chronologique, dans les ports toutes les vingt-quatre heures, et en mer après chaque quart ou toutes les quatre heures. Tout événement doit être mentionné dans le livre de bord aussitôt que possible, et notam-

[1]) Voir les Instructions pour les consuls, par. 71.

den er foregaaet, og især bör, naar nogen Ulykke er indtruffet, Forklaring herom tilföies Journalen, saasnart Omstændighederne tillade. Skipperen bör paasee, at Journalen föres med tilbörlig Orden og Fuldstændighed, og at Intet udelades, som kan have Indflydelse paa Bedömmelsen af indtruffen Skade eller dermed forbundet Ansvar. For Rigtigheden af hvad der i Journalen er anført, ere Skipperen og Styrmanden, hver for sit Vedkommende, ansvarlige, og dersom de blive opmærksomme paa, at nogen Unöiagtighed heri er indlöbet, bör de strax besörge den rettet, hvilket ikke maa skee ved Radering, men ved tilföiet Anmærkning eller dog paa saadan Maade, at det först Anförte fremdeles kan læses. I Ulykkestilfælde bör der fortrinlig sörges for Journalens Redning.

§ 20. Naar nogen Ulykke eller Skade er indtruffet, hvorfor Erstatning kan blive at söge, eller hvoraf Ansvar kan opstaae, skal Skipperen paa förste Sted, hvor Skibet ankommer, og hvor det bekvemmeligen kan skee, inden 24 Timer efter Ankomsten for Notarius publicus eller den Ret eller Övrighed, under hvem deslige Forretninger efter den paa Stedet gjældende Lovgivning henhöre, afgive en forelöbig Forklaring eller Protest og paa samme Tid indlevere en Udskrift af den Deel af Journalen, som angaaer det Forefaldne, hvilken Udskrift indtages i den Act, som angaaende denne forelöbige Forklaring udstedes. Er Skipperen ved antagelige Grunde hindret i at afgive saadan Forklaring inden 24 Timer efter Ankomsten, bör det dog skee, saasnart som Omstændighederne tillade. Endvidere skal Skipperen i deslige Tilfælde paa det förste Sted, hvor det uden Ophold for Reisen kan skee, for den Ret eller Övrighed, der efter den paa Stedet gjældende Lovgivning modtager saadan Söforklaring, fremstille saamange af Mandskabet, som fra Skibet bekvemmelig kunne undværes, og som af vedkommende Ret eller Övrighed ansees passende. Hertil bör især de vælges, der have havt bedst Anledning til at erfare, hvad der er foregaaet, og som derfor maa formodes at kunne give fuldstæn-

ment en cas d'accidents malheureux, la déclaration doit s'en faire aussitôt que les circonstances le permettront. Le capitaine veillera à ce que le livre de bord soit tenu régulièrement et exactement, et que rien ne soit omis de ce qui peut influer sur l'appréciation des avaries et de la responsabilité qui en pourrait résulter. Le capitaine et le second, chacun en ce qui le concerne, sont responsables de l'exactitude de ce qui est inscrit dans le livre de bord, et s'ils s'aperçoivent de quelque inexactitude, ils chercheront aussitôt à la corriger, non par rature, mais en y ajoutant une observation ou en s'y prenant de façon que ce qui a d'abord été inscrit reste lisible. En cas de malheur on doit avant tout avoir soin de sauver le livre de bord.

§ 20. S'il est survenu quelque malheur ou avarie donnant lieu à des indemnités ou à une responsabilité quelconque, le capitaine est tenu, au premier port où il abordera, et où cela peut se faire commodément, de présenter, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, une déclaration ou procès-verbal provisoire au notaire public ou au tribunal ou magistrat auquel il appartiendra d'après la législation du lieu, et de l'accompagner d'une copie de cette partie du livre de bord qui concerne l'événement, laquelle copie doit être insérée dans l'acte dressé par suite de cette déclaration provisoire. Si par suite de raisons plausibles le capitaine est empêché de faire cette déclaration dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, elle doit néanmoins être faite, aussitôt que les circonstances le permettront. En pareil cas le capitaine doit en outre, au premier port où cela peut se faire sans apporter de retard au voyage, présenter au tribunal ou magistrat, auquel d'après la législation du lieu il appartiendra de recevoir ces déclarations de mer, les hommes de l'équipage dont il peut se passer et que l'autorité du lieu trouvera en nombre suffisant. Il doit de préférence choisir ceux qui ont été le mieux à même de savoir ce qui s'est passé et qui doivent être présumés en état de pouvoir donner les renseignements

digst Oplysning derom. Disse skulle derpaa afgive en nöiagtig edelig Forklaring, hvorved det paaligger Skipperen at bidrage til, at især de Begivenheder, paa hvilke Erstatning eller Ansvar beroer, blive omhyggelig oplyste. Dersom Söforklaring af Mandskabet aflægges inden 24 Timer efter Ankomsten, bortfalder Protesten som særskilt Forretning, hvorimod Skipperens Forklaring og Udskriften af Journalen blive at indtage i Söforklaringen.

§ 21. Har Ladningen under Reisen som Fölge af indtruffen Söskade eller anden lignende Ulykke lidt nogen Forringelse, og det enten af Modtageren forlanges, eller til Skibets Betryggelse eller for at sikre Erstatningsfordring er nödvendigt, bör Skipperen lade en Besigtelsesforretning overeensstemmende med den paa Stedet gjældende Lovgivning afholde til Oplysning om den Skade, som Ladningen saaledes har lidt. Naar Skib indkommer i Nödhavn, og Lastens Udlosning i det Hele eller for en Deel af Skipperen antages at være nödvendig for at forebygge, at den skal tage Skade, maa, forinden Udlosningen foregaaer, en Besigtelse af Ladningen i Skibet finde Sted, for at Spörgsmaalet derunder kan blive afgjort; dog kan den forelöbige Besigtelse undlades, dersom Ladningen er i saadan Tilstand, at Udlosningens Nödvendighed, ogsaa efter at den er bragt iland, med Sikkerhed maa kunne skjönnes, eller dersom Skibet maa undergaae en Reparation, der under alle Omstændigheder gjör Losningen nödvendig.

§ 22. Besigtelse og Taxation af den Skade, som Skibet har lidt, skal af Skipperen besörges optaget, medmindre han har bestemt Kundskab om, at Skibet ikke er forsikret, og Erstatning heller ikke kan söges enten hos Ladningen eller sammes Forsikrere eller hos nogen anden Vedkommende. Ligesaa bör Skibets Skade besigtiges, naar Ladningen i Nödhavn maa udlosses, fordi Skibet maa undergaae en Reparation, under hvilken Ladningen ikke kan forblive i samme. Ved Besigtelse og Taxation af Skibets Skade er

les plus complets. Ils doivent ensuite affirmer sous serment la vérité de leur déclaration, en même temps que le capitaine est tenu de faire ce qui dépendra de lui pour amener l'éclaircissement des événements qui pourront donner lieu à des indemnités ou à une responsabilité quelconque. Si la déclaration de mer de l'équipage est faite dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, il n'y aura pas de procès-verbal particulier, mais la déclaration du capitaine et la copie du livre de bord seront insérés dans la déclaration.

§ 21. En cas de détérioration de la cargaison pendant le voyage par suite d'avaries ou d'autres événements semblables, et si le destinataire le demande ou s'il est ainsi néssessaire pour la sûreté du navire ou pour garantir une demande en indemnité, le capitaine doit faire procéder à une expertise conformément à la législation du lieu afin de constater les dommages éprouvés par la cargaison. Si le navire est contraint d'entrer dans un port et si le capitaine juge nécessaire de débarquer le chargement en totalité ou en partie afin d'empêcher des dommages, le chargement doit avant le débarquement être soumis à une visite dans le navire même afin de faire décider l'opportunité du déchargement; toutefois cette visite devient inutile, si l'état du chargement, même après avoir été débarqué, prouve évidemment la nécessité de cette mesure, ou si le navire doit subir une réparation qui exige dans tous les cas le déchargement.

§ 22. Le capitaine doit faire procéder à l'examen et à l'estimation des dommages éprouvés par le navire, à moins qu'il ne sache positivement que le navire n'est pas assuré et qu'il ne peut être exigé d'indemnité ni des propriétaires ni des assureurs du chargement, ni d'autres intéressés. Les dommages survenus au navire doivent aussi être examinés, quand le capitaine est contraint d'entrer dans un port pour débarquer le chargement, si le navire doit subir une réparation pendant laquelle le chargement n'y peut pas demeu-

det Skipperens Pligt efter bedste Evne at paasee, at Skaden nöiagtig beskrives, at gammel eller ved sædvanlig Slitage bevirket Skade adskilles fra den, som er en Fölge af den indtrufne Ulykke, og at Reparationen ansættes til, hvad den efter nöiagtig og omstændelig Beregning over de paa Stedet gjældende Priser paa Materialier og Arbeidslön antages virkelig at ville koste. Skipperen bör iagttage, at Skibets Værdi i beskadiget Tilstand under samme Forretning ansættes.

§ 23. Har Skipperen, naar han kommer i Havn, Grund til at formode, at Söskade er indtruffen, hvorom han endnu ikke kan have bestemt Kundskab, saasom at Ladningen for nogen Deel er bleven bedærvet, og det i Betragtning af de i andre Lande vedtagne Regler til nogen Vedkommendes Betryggelse kan antages tjenligt at anmelde Söprotest, bör han inden 24 Timer efter Ankomsten iagttage dette. Hvad enten saadan Protest er anmeldt eller ikke, bör han, naar der er Anledning til at befrygte, at Ladningsmodtagerne ville sigte ham for, at Ladningen har taget Skade enten ved Skjödeslöshed i Stuvningen, ved uforsvarlig Forsyning af Lugerne eller paa anden Maade, af vedkommende Ret eller Övrighed forlange udnævnt to gode Mænd, der skulle overvære Lugernes Aabning og Udlosningen, forsaavidt fornödent gjöres, og som siden skulle afgive Vidnesbyrd, saafremt derom opstaaer Spörgsmaal.

§ 24. I Almindelighed udfordres ikke ved Erhvervelsen af de i §§ 20, 21, 22 og 23 omhandlede Forretninger, at Underskrifter paa Regninger eller andre Regnskabsbilage af nogen Rets- eller Övrighedsperson attesteres. De saakaldte Generalberegninger blive ikke at udfærdige uden efter Vedkommendes udtrykkelige Forlangende. Saavidt Omkostningerne ved de i §§ 21, 22 og 23 nævnte Forretninger ikke efter § 69 Nr. 15 anföres som almindeligt Havari, falde de Skibet tillast, med Undtagelse af dem, der ere nævnte i

rer. Pendant l'examen et l'estimation des dommages éprouvés par le navire, le capitaine est tenu de veiller, autant qu'il lui est possible, à ce que les dommages soient exactement détaillés, que les dommages anciens ou occasionnés par l'usure soient distingués de ceux causés par l'événement, et que le montant de la réparation soit fixé à la somme qu'elle sera présumée coûter d'après un calcul exact et détaillé des prix des matériaux et de la main d'oeuvre du lieu. Pendant cette expertise le capitaine doit avoir soin de faire estimer la valeur du navire dans son état endommagé.

§ 23. Si à son arrivée au port le capitaine a lieu de supposer que le navire a fait des avaries, dont il n'a pas encore pu constater positivement l'existence, comme par exemple des avaries d'une partie de la cargaison, et qu'il considère comme utile de faire un protêt, conformément aux règles adoptées en d'autres pays pour la sûreté des intéressés, il doit être procédé à cet acte dans les vingt-quatre heures de l'arrivée. Mais si, ce procès-verbal déposé ou non, il y a lieu de craindre que les destinataires imputent au capitaine d'avoir causé la détérioration de la cargaison, soit par un placement négligent des marchandises, soit par le défaut de surveillance des écoutilles ou d'autre façon, celui-ci doit demander au tribunal ou magistrat du lieu de nommer deux experts pour assister en cas de besoin à l'ouverture des écoutilles et au déchargement, et pour en déposer plus tard, s'il y a lieu.

§ 24. En règle générale il n'est pas exigé pour les actes mentionnés dans les paragraphes 20, 21, 22 et 23 que les signatures des comptes ou autres pièces justificatives soient légalisées par le tribunal ou magistrat. Les comptes dits généraux ne seront dressés que sur la demande expresse des parties intéressées. Si les dépenses faites pour les actes mentionnés dans les paragraphes 21, 22 et 21 ne sont pas portées comme avaries communes d'après le paragraphe 69, n° 15, elles seront à la charge du navire à l'exception de celles men-

§ 21, hvilke alene bæres af den Deel af Ladningen, som de angaa. Dersom Besigtelser og Taxationer over Skib og Ladning ere behandlede under een Forretning, blive Omkostningerne, naar de ikke kunne anföres som almindeligt Havari, at fordele mellem Skib og Ladning efter Billighed.

§ 25. Skipperen bör altid have et Exemplar af denne Lov ombord paa Fartöiet.

§ 26. De i §§ 30, 31, 32, 33, 37 og 40 med Hensyn til Mandskabet givne Bestemmelser komme ogsaa til Anvendelse paa Skipperen, forsaavidt derom bliver Spörgsmaal.

§ 27. I Skipperens Fraværelse eller Forfald træder Styrmanden i hans Sted, dog saaledes at Anliggender af Vigtighed, som uden Skade kunne opsættes, bör overlades til Skipperen. Dersom Skipperen i fremmed Land döer eller paa anden Maade sættes ud af Stand til at före Skibet, skal Consulen, efter at have raadfört sig med norske Skippere, om saadanne paa Stedet findes, indsætte en ny Skipper til at overtage Commandoen, indtil Rederne, som derom strax skulle underrettes, kunne afgive Bestemmelse. Have Rederne for et saadant Tilfælde forud truffet nogen Bestemmelse, bör denne fölges, og ligesaa bör, i Mangel heraf, Styrmanden vælges fremfor Andre, naar han ikke dertil ansees uskikket.[1]) Naar baade Skipper og Styrmand ere fraværende eller have Forfald, skal Understyrmanden og efter ham Baadsmanden anordne, hvad der ikke kan opsættes.[2])

Tredie Capitel. Om Mandskabets Forhyring og Pligter.[3]) § 28. Ved Antagelse af Mandskab til udenrigsk Fart skal der oprettes en af begge Parter underskreven Contract, som indeholder Angivelse af den Egenskab, i hvilken den Forhyrede

[1]) Cfr. Consulsinstruxens §§ 56 og 71 samt Lov af 20 Septbr. 1845 § 12.

[2]) Se § 72.

[3]) Sammenhold hermed Frd. 3 Juni 1803 og det der Citerede.

tionnées dans le paragraphe 21, lesquelles seront supportées par la partie seule de la cargaison qu'elles concernent. Si les expertises du navire et de la cargaison sont constatées par le même acte, les frais, toutes les fois qu'ils ne pourront pas être rangés dans la catégorie des avaries communes, seront équitablement distribués sur le navire et la cargaison.

§ 25. Le capitaine est tenu d'avoir toujours à bord un exemplaire de la présente loi.

§ 26. Les prescriptions relatives aux gens de l'équipage des paragraphes 30, 31, 32, 33, 37 et 40 sont aussi, le cas échéant, applicables au capitaine.

§ 27. En cas d'absence ou d'empêchement du capitaine, le second le remplace, mais il doit laisser à la décision du capitaine les affaires importantes qui peuvent être remises sans dommage. En cas de mort du capitaine à l'étranger, ou si par d'autres raisons le capitaine est mis hors d'état de conduire le navire, le consul, après avoir pris l'avis de capitaines norvégiens, s'il s'en trouve dans le port, chargera un nouveau capitaine de la conduite du navire, jusqu'à ce que les armateurs, qui seront aussitôt avertis, aient fait connaître leur volonté. Si les armateurs dans la prévoyance de ce cas ont d'avance pris une décision, celle-ci sera respectée, et à défaut, le second, s'il n'est pas jugé incapable, doit être choisi de préférence à tout autre.[1]) En cas d'absence ou d'empêchement du capitaine et du second, le deuxième second et après lui le maître d'équipage doivent pourvoir aux mesures qui ne peuvent être remises.[2])

Chapitre 3. De l'Engagement et des devoirs des gens de l'équipage.[3]) § 28. Quand les gens de l'équipage sont engagés pour un voyage à l'étranger, il doit être dressé un contrat signé par les parties et indiquant en quelle qualité ils sont

[1]) Voir les Instructions pour les consuls, par. 56 et 71, ainsi que la Loi du 20 septembre 1845, par. 12.

[2]) Voir le paragraphe 72.

[3]) Voir l'Ordonnance du 3 juin 1803 et les citations.

er antagen, af den Reise, for hvilken Forhyringen er skeet, af den Hyre, der er betinget, samt af de Vilkaar, der forövrigt maatte være vedtagne. Gjenpart af Hyrecontracten for hver Mand indföres foran i en Contrabog, som derpaa leveres ham, og hvori antegnes, hvad der paa Hyren efterhaanden bliver ham udbetalt. Befindes Nogen at have forhyret sig til Flere, skal han fölge den Skipper, til hvem han har leveret sit Patent, forudsat at denne ikke var vidende om, at han tidligere var forhyret til nogen Anden. Er Patentet ikke ved nogen af Forhyringerne leveret, gjælder den Hyrecontract, som först er afsluttet. Derhos bliver den, som har forhyret sig til Flere, at straffe overeensstemmende med § 111.

§ 29. Enhver, som har forhyret sig, er forpligtet til at fölge Skibet, saaledes som Hyrecontracten tilholder. Endvidere skal han, dersom der under Reisens Löb træffes nogen Bestemmelse, hvorved Skibet kommer til at gaae til andre Steder eller paa andre Reiser, end Hyrecontracten tilholder, uvægerlig blive ved Skibet, og han maa, i Mangel af anden Overeenskomst, ikke forlade det, förend det er kommet tilbage til en norsk Havn, hvorfra en ny Reise begyndes. Dog skal hverken en saadan forandret Bestemmelse eller en fra först af paa ubestemt Reise eller ubestemt Tid afsluttet Hyrecontract forpligte den Forhyrede for et længere Tidsrum end 2 Aar fra Contractens Afslutning. Ved denne bör Mandskabet gjöres bekjendt med ovenstaaende Regler, og det bör i Contracten anföres, at dette er skeet. Udlöber Forhyringen, medens Skibet er paa Söen, maa Mandskabet ikke fratræde sin Tjeneste, forinden Fartöiet har naaet sit Bestemmelsessted. At Skibet under Reisens Löb faaer en ny Skipper, berettiger ikke Mandskabet til at forlade samme. Derimod er Mandskabet ikke forpligtet til at fölge Skipperen paa noget andet Skib.

§ 30. Er Hyren betinget maanedsvis, bliver den i det Tilfælde, at Nogen maa fölge Skibet, udenfor hvad der ved Hyrecontracten oprindelig er bestemt, fremdeles at beregne efter samme Regel. Er den derimod betinget for Reisen, til-

engagés, le voyage pour lequel l'engagement a eu lieu, les loyers convenus et les conventions particulières des parties. Une copie de l'engagement de chaque marin sera insérée en tête d'un livret dont il sera porteur, et dans lequel sont inscrits les à-compte qu'il reçoit successivement sur ses loyers. Si un marin a contracté plusieurs engagements, il doit suivre le capitaine à qui il a remis sa patente, à moins que celui-ci n'ait eu connaissance d'un engagement antérieur avec un autre capitaine. Si la patente est restée entre les mains du marin, le premier engagement contracté est obligatoire. Celui qui s'est engagé à plusieurs capitaines, sera en outre puni conformément au paragraphe 111.

§ 29. Tout marin qui a contracté un engagement est tenu de suivre le navire aux termes de son contrat. En outre, si par suite d'une décision prise pendant le cours du voyage le navire aborde dans d'autres ports ou fait d'autres voyages que ceux fixés par le contrat d'engagement, il ne peut refuser de rester à bord, et, à défaut de convention particulière, il ne doit quitter le navire qu'après son retour dans un port norvégien d'où un nouveau voyage doit être entrepris. Toutefois un pareil changement de route ou un engagement contracté d'abord pour un voyage ou un temps non fixés d'avance ne doit obliger le marin engagé que pour un espace de deux ans à compter de la date de l'engagement. Lorsque le marin contracte un engagement, il doit être informé des prescriptions qui précèdent, et le contrat doit mentionner que cette formalité a été remplie. Si l'engagement arrive à son terme, pendant que le navire est en mer, l'équipage ne doit pas refuser le service, avant que le navire soit arrivé à son lieu de destination. L'équipage n'est pas en droit de quitter le navire, parceque le capitaine est remplacé pendant le cours du voyage. Toutefois l'équipage n'est pas tenu de suivre le capitaine à bord d'un autre navire.

§ 30. Si les loyers sont stipulés au mois, ils seront toujours calculés d'après la même règle dans le cas de prolongation du service au delà

staaes der for den forlængede eller nye Reise en Forhöielse, der beregnes efter den Maanedshyre, som paa Hjemstedet er den sædvanlige, dog i intet Tilfælde mindre, end hvad der ved Afseilingen var gjældende. Denne Forhöielse bestemmes, forsaavidt Parterne ikke paa anden Maade forenes, af Retten eller i fremmede Lande af Consulen. [1]) Bliver Skibet saalænge ude paa Reiser, at Nogen, der er antagen for mindre end Matros, vinder saadan Förlighed og Duelighed, at han kan forsvare den tungere og vanskeligere Skibstjeneste, skulle hans Vilkaar saaledes forbedres, at han faaer Hyre lige med dem, med hvem han gjör lige Arbeide. Dersom Skibet paa Grund af indtruffen Söskade i Nödhavn maa udlosses, kjölhales eller undergaae nogen anden betydelig Reparation, tilkommer Mandskabet, om endog Hyren er betinget for Reisen, sædvanlige Maanedspenge fra den Tid, da Reparationen eller Udlosningen begyndte, og indtil Skibet er seilklart. Paa samme Maade bör Mandskabet, naar Reisen ved Blokade eller Embargo standses, have sædvanlige Maanedspenge for den Tid, i hvilken Skibet paa Grund heraf henligger. Skipperen har dog Ret til at hjemsende Mandskabet, i hvilket Tilfælde Hyren regnes til Hjemkomsten. Maanedshyre beregnes under alle Omstændigheder efter Contracten, saaledes som ovenfor er bestemt.

§ 31. I Tilfælde af at Reisen paa Grund af forandret Bestemmelse opgives, og Mandskabet som Fölge heraf afskediges, förend Skibet endnu er afseilet fra det Sted, hvor Reisen skulde begynde, tilkommer Mandskabet, forsaavidt Hyren er betinget for Reisen, en Trediepart af samme. Er Skibet afseilet, men vender tilbage, og Reisen derpaa opgives formedelst forandret Bestem-

[1]) Se Frd. af 3 Marts 1749 samt Consulsinstruxens § 52.

des termes du contrat. Si, au contraire, ils sont stipulés pour le voyage, il est accordé aux marins pour le temps de la prolongation ou d'un nouveau voyage une augmentation d'après les loyers au mois qu'il est d'usage de payer au lieu de son domicile, en prenant pour minimum le montant de ces loyers à l'époque du départ. S'il n'y a pas de convention entre les parties, cette augmentation est fixée par le tribunal du lieu ou à l'étranger par le consul. [1]) Si pendant un long voyage il arrive qu'un marin engagé dans une qualité inférieure à celle de matelot acquière assez de force et de capacité pour s'acquitter d'un service plus fatigant et plus difficile, les conditions de son engagement seront améliorées, et il recevra les mêmes loyers que les marins qui font le même ouvrage que lui. En cas de déchargement, de carénage ou d'autre réparation considérable du navire dans un port où il a été contraint d'aborder par suite d'avaries, les gens de l'équipage ont droit, quand même les loyers sont fixés pour le voyage, à une indemnité calculée au mois à compter de l'époque où la réparation ou le déchargement a commencé jusqu'au moment où le navire est prêt à mettre sous voiles. Si le voyage est interrompu par suite de blocus ou d'embargo, les gens de l'équipage seront payés au mois pendant le temps où le navire se trouve arrêté. Toutefois le capitaine est en droit de renvoyer les gens de l'équipage chez eux en leur payant les loyers jusqu'à leur retour. Dans tous les cas les loyers au mois se calculent d'après le contrat, comme il a été prescrit plus haut.

§ 31. Si, par suite de nouvelle destination, le voyage est rompu, et que le congédiement de l'équipage en soit la conséquence avant le départ du navire du port d'expédition, les gens de l'équipage loués au voyage reçoivent le tiers de leurs gages. Si le navire revient après le départ, et que la rupture du voyage ait lieu par suite de nouvelle destination, les gens de l'équipage sont

[1]) Voir l'Ordonnance du 3 mars 1749 ainsi que les Instructions pour les consuls, par. 52.

melse, har Mandskabet Ret til at forlange Halvparten af den for Reisen betingede Hyre. Er Hyren betinget maanedsviis, tilkommer der i begge disse Tilfælde Mandskabet Hyre for en halv Maaned over den Tid, hvori Hyren har löbet. Dersom Reisen maa opgives, fordi, efterat Hyrecontracten er oprettet, a. Skibet enten belægges med Embargo, eller Reisen paa Grund af Krig, Blokade eller lignende Begivenhed ikke uden öiensynlig Fare kan foretages, eller b. en Ulykke tilstöder Skibet ved Söskade, Ildsvaade eller deslige, som gjör det udygtigt til Reisen, bliver Hyren at beregne for den Tid, i hvilken Mandskabets Tjeneste er benyttet, efter et Skjön, forsaavidt Hyren er betinget for Reisen, og ellers ligefrem efter Tiden. Hvis den omforenede Reise ikke opgives, men enten forkortes ved Forandring i Bestemmelsestedet eller paa anden Maade lettes, bliver den Hyre, der er betinget for Reisen, at at erlægge uden Nedsættelse.

§ 32. Hvis den Forhyrede i Skibets Tjeneste har faaet Skade, der hindrer ham fra at tiltræde Reisen, skal han forpleies for Rederens Regning, dog ikke længere end i fire Uger. Falder nogen af Mandskabet i Sygdom eller faaer Skade, efterat Skibet er afseilet, bör han enten forpleies ombord eller, hvis dertil er Anledning og det efter Sygdommens Beskaffenhed er nödvendigt, bringes i Land, for der ved Skipperens Omsorg at forskaffes Lægetilsyn og Pleie. Er den Syge ikke ved Skibets Afseiling saavidt helbredet, at han kan tages ombord, bör Skipperen anbefale ham til Consulen, men hvis ikke Consul paa Stedet er ansat, paa anden Maade sörge for, at han bliver forsvarligen pleiet og i sin Tid hjemsendt. Udenfor det i § 69 Nr. 12 omhandlede Havaritilfælde betales Omkostningerne ved den Syges Cuur og Pleie af Skibet. Er nogen af Mandskabet syg paa den Tid, da Skibet vender tilbage, tilkommer ham samme Ret for et Tidsrum af indtil fire Uger efter Hjemkomsten. Saalænge den Syge fölger Skibet, godtgjöres der ham fuld Hyre. Dersom han maa efterlades paa fremmed Sted, erholder han Maanedshyre indtil den Dag, da Skibet afseiler, medens

en droit d'exiger la moitié des loyers convenus pour le voyage. Si les loyers sont fixés au mois, les gens de l'équipage ont dans ces deux cas droit à quinze jours de gages outre les loyers échus. Si la rupture du voyage a lieu, parceque, depuis l'époque de l'engagement, a. le navire est frappé d'embargo ou que le voyage par suite de guerre, blocus ou autre événement semblable ne peut avoir lieu sans un danger évident, ou parceque b. il arrive au navire un accident par suite de fortune de mer, d'incendie ou autre événement semblable qui le mettent en état d'innavigabilité, les loyers seront calculés pour la durée du service d'après une estimation d'équité, si l'engagement est pour le voyage; autrement d'après le temps. Si le voyage convenu n'est pas rompu, mais raccourci par un changement de destination ou d'autre façon, les loyers stipulés pour le voyage seront payés sans diminution.

§ 32. Si un marin blessé au service du navire ne peut commencer le voyage, il est traité aux dépens des armateurs pendant un espace de temps ne dépassant pas quatre semaines. Si quelqu'un de l'équipage tombe malade, ou s'il est blessé après le départ du navire, il doit être traité à bord, ou, si l'occasion s'en présente et si la nature de la maladie l'exige, être débarqué par le capitaine qui doit le faire traiter et soigner par un médecin. Si lors du départ du navire le malade n'est pas en état d'être reçu à bord du navire, le capitaine doit le recommander au consul, mais s'il n'y a pas de consul dans le lieu, prendre d'autres mesures pour le faire dûment soigner et renvoyer en son temps dans ses quartiers. A l'exception du cas d'avarie mentionné dans le paragraphe 69, n° 12, les dépenses de la maladie sont payées par le navire. Si quelqu'un de l'équipage est malade à l'époque du retour, il conserve les mêmes droits pour un espace de temps de quatre semaines après le retour. Tant que le malade est à bord du navire, les loyers entiers lui sont payés. S'il est laissé à l'étranger, il reçoit les gages au mois jusqu'au jour du départ

Hyre, der er betinget for Reisen, tilkommer ham med dens hele Belöb, hvis Skibet befinder sig paa Tilbagereisen, men ellers med dens halve Belöb. Efter samme Regel kunne Arvingerne forlange Hyren, dersom nogen af Mandskabet paa Reisen döer, dog med Fradrag af de med den Afdödes Begravelse nödvendig forbundne Omkostninger. At Sygdommen er paadragen ved den Paagjældendes egen Bröde, ophæver vel ikke Skipperens Forpligtelse til at sörge for hans Cuur og Pleie eller til at gjöre Forskud for Omkostningerne af Skibets Midler; men disse Omkostninger saavelsom den Udgift, der maatte paadrages Skibet ved at leie en Anden i den Syges Sted, kunne forlanges erstattede af ham og indeholdes i hans Hyre. [1])

§ 33. Forulykker Skib og Gods, kan Mandskabet ligefuldt af Rederen fordre den tilgodehavende Hyre, og denne bliver, naar den er betinget maanedsviis, at beregne indtil den Dag, da Skibet forulykkede, men naar den er betinget for Reisen, at godtgjöre med en Halvpart, dersom Skibet befinder sig paa Henreisen eller Bestemmelsesstedet, men med to Tredieparter, dersom det er paa Tilbagereisen. Foruden Hyren bliver der at beregne Mandskabet for deres Arbeide ved Redningen en passende Bjergelön, der i Mangel af mindelig Overeenskomst bestemmes af Retten og udredes af det Bjergede. Den, som har viist Efterladenhed ved Bjergningen, taber ikke alene Adgang til Bjergelön, men ogsaa tildeels eller ganske sin tilgodehavende Hyre. Bliver Skib og Gods opbragt og prisedömt, forholdes med Hyren efter de ovenfor givne Regler, saaledes at Maanedshyre i dette Tilfælde beregnes til den Termin, ved hvilken det er at ansee som afgjort,

[1]) Bestemmelserne i denne § angaa ogsaa Skipperen se § 26. Den Consulsinstruxen vedföiede Formular No. 3 foreskriver, at en Consul, der har gjort Udlæg for en syg Sömand og herover indsender Regning til Departementet for det Indre, skal meddele Oplysning om Sygdommens Beskaffenhed, for at sætte Departementet istand til at afgjöre, hos hvem Refusion bliver at söge for Udlægget. Se Instruxens § 64.

du navire; mais le loyer stipulé pour le voyage lui revient en totalité, si le navire fait la traversée de retour, autrement il en reçoit la moitié. D'après la même règle, si quelqu'un de l'équipage meurt pendant le voyage, ses héritiers peuvent réclamer ses loyers, sauf déduction des dépenses nécessaires pour l'enterrement. Si le matelot tombe malade par sa propre faute, le capitaine n'est pas libéré de l'obligation de le faire traiter et soigner ou de faire les avances des frais sur l'argent du navire; mais ces dépenses ainsi que les frais occasionnés par l'engagement d'un autre matelot peuvent être réclamés à celui qui a été malade et retenus sur ses loyers. [1])

§ 33. En cas de perte du navire et des marchandises, les gens de l'équipage peuvent réclamer aux armateurs leurs loyers échus. Si ces loyers sont stipulés au mois, ils se calculent jusqu'au jour du naufrage, mais s'ils sont stipulés pour le voyage, il n'en sera payé que la moitié, si le navire est avarié pendant l'aller ou au lieu de destination, mais les deux-tiers, si le navire fait sa traversée de retour. Outre les loyers, les gens de l'équipage auront droit à une indemnité convenable pour les journées par eux employées au sauvetage. A défaut de convention à l'amiable cette indemnité sera fixée par le tribunal et payée sur les débris. Le matelot qui a fait preuve de négligence pendant le voyage, perd non seulement son droit à l'indemnité pour le sauvetage, mais aussi tout ou partie de ses loyers échus. Si le navire ou les marchandises sont capturés et déclarés de bonne prise, on suit pour les loyers la règle établie plus haut, c'est-à-dire que les loyers

[1]) Les prescriptions de ce paragraphe sont aussi applicables au capitaine, voyez le par. 26. Le modèle nº 3 annexé aux Instructions pour les consuls prescrit qu'un consul qui fait des avances pour un marin malade et en adresse le compte au Ministère de l'Intérieur, doit fournir des renseignements sur la nature de la maladie afin de mettre le Ministère à même de décider à qui on doit réclamer les avances faites. Voir le paragraphe 64 des Instructions.

at Reisen ikke kan fortsættes. Er Hyren betinget for Reisen, gives foruden den ovenfor bestemte Andeel af samme et passende Tillæg for Mandskabets Ophold, indtil Skibets Skjæbne er afgjort. Skipperen har dog Ret til at hjemsende Mandskabet, i hvilket Tilfælde Godtgjörelse under ingen Omstændigheder beregnes længere end til Hjemkomsten. Kan Reisen fortsættes, komme Reglerne i § 30 til Anvendelse.

§ 34. Naar et norsk Skib i fremmed Land forulykker eller faar saadan Skade, at det ikke kan istandsættes, udredes Omkostningerne ved det norske Mandskabs Hjemsendelse samt ved den Understöttelse, som i Anledning heraf er nödvendig, af Statskassen. [1]) Paa samme Maade forholdes, naar et Skib opbringes og prisedömmes, forsaavidt Krigens Udbrud endnu ikke var bekjendt paa det Sted, hvorfra Skibet sidst gik tilsös. I alle andre Tilfælde, saasom naar Krigens Udbrud paa Afseilingsstedet var bekjendt, eller naar Skibet sælges[2]), eller naar nogen af Mandskabet paa Grund af Sygdom maa efterlades [3]), betales Omkostningerne ved Hjemsendelsen af Skibet eller Rederne. De ovennævnte Omkostninger bör dog under alle Omstændigheder, naar det er nödvendigt, forskydes af Consulen. Norske Skibe skulle i alle Tilfælde, hvor det paaligger Consu-

[1]) Omkostningerne ved en forlist Skibsförers Hjemsendelse blive ikke at bære af Statskassen (se § 26), og for de Udlæg, en Consul i den Anledning maatte blive nödsaget at gjöre, vil der af Departementet for det Indre blive sögt Refusion hos Skibsföreren (se Circulære af 17 Dec. 1860). Efter den hidtil gjældende Lovgivning og befulgt Praxis har der af gjorte Udlæg for skibbrudne Styrmænd og Matroser været sögt Refusion hos dem for, hvad der har været anvendt til deres Beklædning, og heri antages ikke nærværende Lov at gjöre nogen Forandring. Den Forpligtelse, det Offentlige har, til at sörge for forliste Sömænds Hjemsendelse, strækker sig dog ikke videre end til deres Ankomst til norsk Grændse eller förste norske Havn, og Omkostningerne ved deres yderligere Hjemreise blive i fornödent Fald at bære af vedkommende Fattigvæsen (cfr. Pl. af 10 Novbr. 1860 § 1). [2]) Consulsinstruxens § 45. [3]) Se § 32.

au mois se calculent jusqu'à l'époque où la continuation du voyage est jugée impossible. Si les loyers sont stipulés pour le voyage, il sera payé aux gens de l'équipage, outre la part fixée plus haut, une somme convenable pour leur entretien, jusqu'à ce que le sort du navire soit décidé. Toutefois le capitaine est autorisé à renvoyer les gens de l'équipage dans leurs quartiers; en ce cas l'indemnité ne se calcule jamais que jusqu'au retour. Si le voyage peut être continué, les règles du paragraphe 30 seront appliquées.

§ 34. Quand un navire norvégien à l'étranger fait naufrage ou éprouve des avaries assez considérables pour qu'il ne puisse pas être réparé, les frais de retour de l'équipage norvégien et les secours nécessités par l'événement sont payés par l'Etat. [1]) Il en est de même, quand un navire est capturé et déclaré de bonne prise, dans le cas où la nouvelle de la guerre n'était pas arrivée au dernier lieu de départ du navire. Dans tous les autres cas, par exemple si la guerre était connue au lieu du départ, si le navire est vendu [2]), ou si le capitaine est obligé de débarquer quelqu'un de l'équipage par suite de maladie [3]), les frais de retour sont payés par le navire ou par les armateurs. Les susdits frais doivent néanmoins, dans toutes les circonstances où il en est besoin, être avancés par le consul. Dans tous les cas où il est enjoint aux consuls d'avoir

[1]) Les frais de retour d'un capitaine naufragé ne sont pas supportés par l'Etat (voir le par. 26), et les avances que le consul aura été obligé de faire seront réclamées au capitaine par le Ministère de l'Interieur (voir la Circulaire du 17 décembre 1860.) D'après les lois en vigueur et la coutume suivie jusqu'à présent il a été réclamé aux seconds et aux matelots naufragés la partie des avances employée à leur habillement, et la loi actuelle n'est jugée y apporter aucun changement. L'obligation pour l'Etat de se charger du rapatriement des marins naufragés ne s'étend pourtant que jusqu'à leur arrivée aux frontières ou au premier port de Norvège, et les frais de leur renvoi ultérieur seront en cas de besoin à la charge de la caisse des pauvres (voyez la Lettre patente du 10 novembre 1860, par. 1. [2]) Instructions pour les consuls, par. 45. [3]) Voir le par. 32.

1860. lerne at drage Omsorg for norske Söfolks Hjemsendelse [1]), være forpligtede til at medtage deslige Mandskaber til Skibets Bestemmelsessted eller nogen anden Havn, som det anlöber, mod saadan Betaling for Medtagelsen og Forpleiningen, som af Kongen bestemmes. [2]) Lignende Forpligtelse skal paahvile norske Skibe med Hensyn til svenske Söfolk, forsaavidt en modsvarende Bestemmelse i Sverige vedtages. Har nogen af Mandskabet ved egen Bröde paadraget sig en Sygdom, der gjör hans Hjemsendelse nödvendig, forholdes med Hensyn til Udgifterne efter de i Slutningen af § 32 givne Regler.

§ 35. Viser det sig, at nogen af Mandskabet er uduelig til den Tjeneste, til hvilken han har ladet sig antage, kan Skipperen, efterat have sikret sig Beviset for hans Udygtighed ved Skjön af de bedste Mænd paa Skibet, nedsætte hans Hyre eller endog ganske betage ham den; dog staar Adgang til Retten den Forhyrede aaben.

§ 36. Enhver, som har ladet sig forhyre, kan blive fri for denne Forpligtelse, naar han beviisliggjör, at Skipperen har mishandlet ham i hans Tjeneste, eller at han selv kan faae Skib at före, eller at han, hvis han er Matros, kan blive forhyret som Styrmand, eller at der overhovedet efter Forhyringen er indtruffet saadanne Omstændigheder, at Hyrecontractens Opfyldelse vilde blive forbunden med betydeligt Velfærdstab for ham. I de trende sidstnævnte Tilfælde er den Forhyrede dog pligtig til i sit Sted at stille en anden duelig og paalidelig Mand, der er villig til at indgaae paa de i Hyrecontracten fastsatte Betingelser.

§ 37. For den Hyre, som er optjent, siden Skibet sidste Gang fra Hjemstedet gik paa Reise, har Mandskabet a. i Skib, Fragt og sammes Forsikringssum Fortrinsret næst efter de i § 101, a nævnte Fordringer og fremfor alle andre Heftelser, hvilken Ret dog, for at opretholdes, maa være paatalt inden 2 Maaneder, efter at Skibet er kommet tilbage fra Reisen, eller forsaavidt

[1]) Se Consulsinstruxens §§ 52 og 55 samt Cap. 7.
[2]) Pl. af 10 Novbr. 1860.

soin du retour de gens de mer norvégiens [1]), les navires norvégiens seront obligés de se charger de leur transport jusqu'au lieu de destination du navire ou jusqu'à tout autre port où il fera relâche, à raison d'un prix pour le passage et la subsistance qui sera fixé par le Roi [2]). Les navires norvégiens ont la même obligation vis à vis des gens de mer suédois, à condition que la Suède accorde la réciprocité. Si quelqu'un de l'équipage tombe malade par sa propre faute, et si la maladie rend son retour nécessaire, il sera pourvu aux frais d'après les règles prescrites dans le dernier alinéa du paragraphe 32. 1860.

§ 35. S'il est démontré que le matelot est incapable de faire le service pour lequel il s'est fait engager, le capitaine, après avoir fait constater son incapacité par les principaux de l'équipage, peut diminuer ses loyers ou même les supprimer en totalité; toutefois le matelot est admis à faire valoir ses droits en justice.

§ 36. Tout matelot qui s'est engagé peut être libéré de ses obligations, s'il prouve, ou que le capitaine l'a maltraité dans son service, ou qu'il peut avoir lui-même la conduite d'un navire, ou s'il est matelot, qu'il peut être engagé comme second, ou si en général après l'engagement il est survenu des circonstances qui entraîneraient pour lui des pertes d'argent trop considérables s'il devait remplir les obligations contractées par son engagement. Dans les trois derniers cas le matelot est cependant tenu de présenter pour le remplacer un homme capable et digne de confiance qui se charge de remplir les conditions stipulées dans le contrat.

§ 37. Pour les loyers gagnés depuis le dernier départ du navire de son lieu de domicile, l'équipage a privilége, a. sur le navire, le fret et la somme d'assurance immédiatement après les créances mentionnées dans le paragraphe 101, a, et avant toutes autres dettes; cependant pour conserver ce privilége les gens de l'équipage doivent justifier de leur droits dans les deux mois

[1]) Voir les Instructions pour les consuls, par. 52 et 55, ainsi que le chapitre 7. [2]) Lettre patente du 10 novembre 1860.

Hyren for nogen Deel bestaaer i Andeel i Reisens Udbytte, inden 2 Maaneder efterat dette, Mandskabet vitterligt, er beregnet, og b. i Rederens Fallitbo den Fortrinsret, som tilkommer Tjenestefolks Lön. I det Tilfælde, som omhandles i § 33, tilkommer Mandskabet for Hyren Fortrinsret i Vrag, Inventarium samt Fragten af det beholdne Gods og Forsikringssummen næstefter Bjergelön og andre med Bjergningen forbundne Omkostninger.

après le retour du navire, ou si l'engagement stipule une part dans les profits du voyage dans les deux mois de l'époque où l'équipage aura appris que les bénéfices ont été calculés, et b. sur la masse de l'armateur en cas de faillite, au même rang que les domestiques pour leurs salaires. Dans le cas prévu par le paragraphe 33, les gens de l'équipage ont privilége pour leurs loyers sur les débris, les apparaux, le fret des marchandises conservées et la somme d'assurance immédiatement après l'indemnité accordée pour le travail du sauvetage et les autres frais qui en resultent.

§ 38. Mandskabet skal vise Skipperen eller dem, som paa hans Vegne eller i hans Sted före Commandoen, Lydighed i Alt, hvad der angaaer Skibets Tjeneste samt god Orden ombord. Navnligen er Mandskabet forpligtet til: a. ved Reisens Begyndelse at indfinde sig ombord paa den Dag, som Hyrecontracten tilholder, eller som Skipperen bestemmer, for at arbeide med Skibets Tilrigning og Udrustning; b. saavel paa Lade- og Lossestederne som i Nödhavn og ellers under Reisen at arbeide med Lastens og Ballastens Indtagelse og Udlosning og med Lastens Stuvning, at forrette alt andet Arbeide vedkommende Skib eller Last, være sig ombord eller i Land, efter den paa Stedet gjældende Vedtægt, og navnlig at arbeide med Skibets Kjölhaling, Tilrigning eller deslige, naar det i Nödhavn eller andetsteds under Reisen udfordres, og c. naar Skibet er kommet til det Sted, hvor Reisen skal slutte, da at udlosse Ladningen og kaste Ballasten samt aftakle og fortöie Skibet.

§ 38. En tout ce qui concerne le service et le bon ordre à bord du navire, les gens de l'équipage doivent obéissance au capitaine ou à ceux qui sont chargés de la conduite du navire pour son compte ou à sa place. L'équipage est spécialement tenu: a. de se rendre, lors du commencement du voyage, à bord du navire au jour déterminé par le contrat d'engagement ou par le capitaine pour travailler au gréement et à l'équipement du navire; b. de travailler, dans les lieux de chargement et de déchargement, les ports de relâche forcée et en tous autres lieux pendant le voyage, à l'embarquement et au débarquement de la cargaison et du lest et à leur placement, d'exécuter tout autre travail dans l'intérêt du navire ou du chargement, soit à bord, soit à terre, d'après l'usage du lieu, et surtout de travailler au carénage, au gréement etc. du navire dans les ports de relâche forcée ou partout ailleurs pendant le voyage, et c. de décharger la cargaison et de jeter le lest, de dégréer et d'amarrer le navire après son arrivée au lieu où le voyage s'achève.

§ 39. Styrmanden skal udföre den Tjeneste, der af Skipperen paalægges ham, og navnlig skal han gaae Skipperen tilhaande med Hensyn til Seiladsen og de dertil hörende Beregninger, med at före Skibsjournalen, med Tilsynet over Mandskabet og Provianten, med Lastens Indladning og Udlosning og med at udfærdige Indladnings- og Udlosningslister.

§ 39. Le second est tenu de faire le service dont il est chargé par le capitaine, et il doit nommément prêter assistance au capitaine pour ce qui concerne la navigation et les calculs qui s'y rapportent, la tenue du registre de bord, la surveillance de l'équipage et des approvisionnements de bouche, l'embarquement et le débarquement de le cargaison et les états de chargement et de déchargement du navire.

§ 40. Fra den Tid, da Skibet er seilfærdigt, kan ikke nogen af det med samme farende Mandskab heftes paa Person for Gjæld. I Mandskabets Hyre eller i sammes Gang- og Köiklæder maa der under ingen Omstændigheder gjöres Indförsel, ligesaalidt som disse Gjenstande maa belægges med Arrest eller Beslag. [1])

Fjerde Capitel. Om Fragtcontracter. § 41. Dersom et Skib har flere Redere, forholdes med dets Befragtning efter Reglerne i § 5, saavidt Redernes indbyrdes Forhold angaaer, men med Hensyn til Befragteren er Contracten gyldig, naar den er afsluttet gjennem den bestyrende Reder, om endog denne derved har overskredet sin Fuldmagt. Skipperen maa ikke uden Bemyndigelse bortfragte Skibet, naar Contracten afsluttes paa det Sted, hvor den bestyrende Reder eller hans Fuldmægtig opholder sig. Afslutter derimod Skipperen Befragtning paa noget andet Sted, er Contracten gyldig, om han end derved har overtraadt sin Fuldmagt, medmindre Befragteren om denne Omstændighed har været vidende.

§ 42. Rederen eller paa hans Vegne Skipperen bör sörge for, at Skibet i behörig Tid fremkommer til det Sted, hvor Ladningen skal modtages. Er en bestemt Tid i Befragtningen fastsat, og Skibet ikke inden denne fremkommer, skal Befragteren i Mangel af anden Aftale have Valget mellem at vedblive Befragtningen og at ophæve den. Derhos kan han, forsaavidt ikke anderledes er vedtaget, forlange Erstatning for den Skade og det Tab, som er en Fölge af Opholdet, naar dette har sin Grund i Omstændigheder, der kunne lægges Skipperen eller Rederen tillast. Er ingen bestemt Tid i Befragtningen angivet, maa Befragteren finde sig i Ophold, som foranlediges ved Söskade, Modvind eller andre Skipperen eller Rederen utilregnelige Omstændigheder. Forulykkes Skibet eller tages af Fienden, er Befragtningen i ethvert Tilfælde at ansee som ophævet.

§ 43. For Erstatningskrav, som i Anledning

[1]) Sammenhold Lov 12 Oct. 1857 § 26.

§ 40. Quand le navire est prêt à faire voile, aucun homme de l'équipage ne peut être arrêté pour dettes. Les loyers ni les vêtements ou objets de literie de l'équipage ne doivent, sous aucun prétexte, être séquestrés, saisis ou frappés d'arrêt. [1])

Chapitre 4. Des affrétements. § 41. Si un navire a plusieurs armateurs, il faut observer pour son affrétement les règles prescrites par le paragraphe 5, mais en ce qui concerne l'affréteur, le contrat est valable toutes les fois qu'il a été passé avec l'armateur-administrateur, quand même celui-ci aurait dépassé ses pouvoirs. Le capitaine ne peut, sans une autorisation spéciale, fréter le navire quand le contrat est passé dans le lieu où réside l'armateur-administrateur ou son fondé de pouvoirs. Si au contraire le capitaine frète le navire dans un autre lieu, le contrat est valable, quand même il a transgressé ses pouvoirs, à moins que l'affréteur ne soit informé de cette circonstance.

§ 42. L'armateur ou à sa place le capitaine doit avoir soin de faire arriver à temps le navire au lieu de destination de la cargaison. Si l'affrétement a fixé une époque pour l'arrivée du navire, et si celui-ci n'arrive pas dans le délai fixé par le contrat, l'affréteur aura, à défaut de convention expresse, le choix de continuer l'affrétement ou de le rompre. Il peut en outre, à défaut de convention, réclamer des dommages-intérêts pour les pertes et le dommage résultant du retard, si ce retard est causé par des circonstances qui sont du fait du capitaine ou de l'armateur. Si dans l'affrétement il n'y a pas d'époque fixée, l'affréteur n'a pas de réclamations à faire, lorsque le retard a été occasionné par des avaries, des vents contraires ou d'autres circonstances qui ne sont pas du fait du capitaine ou de l'armateur. En cas de perte ou de prise du navire, l'affrétement se trouve toujours annulé.

§ 43. Pour les indemnités dont le capitaine est

[1]) Voir la Loi du 12 octobre 1857, par. 26.

af Befragtning mod Skipperen kan gjöres gjældende, har Vedkommende Ret til at holde sig til Skibet.[1])

§ 44. Befragteren er forpligtet til at levere Ladningen til den i Befragtningen bestemte Tid. I Mangel af anden Overenskomst angaaende Tiden for Lastens Levering beregnes fölgende Liggedage:

	Commerce-læster.	Liggedage, Helligdage fraregnede.
for et Skib, der ikke er over. .	30.	6.
for et Skib over 30, men ikke over	50.	8.
- - - - - 50 - - - -	80.	10.
- - - - - 80 - - - -	120.	12.
- - - - -120 - - - -	160.	14.
- - - - -160 - - - -	200.	16.
- - - - -200 - - - -	250.	18.
- - - - -250 Com.-Læster	. . .	20.

Disse Liggedage tage deres Begyndelse fra den Dag, da Skippernn overensstemmende med Befragtningen melder sig som færdig til Ladniig, og vedblive at löbe alene med Undtagelse af den Tid, i hvilken Indladningen afbrydes eller forsinkes af Grunde, som kun vedkomme Fartöiet, saasom ved Skibsarbeide eller af Mangel paa de fornödne Folk eller Redskaber til Lastens Modtagelse. Naar Varerne ere af den Beskaffenhed, at Indladningen ikke kan foregaae i de anförte Liggedage, og det bevises, at Ladningen af Befragteren er leveret uden Ophold, bliver Sagen at afgjöre efter den paa Stedet gjældende Sædvane. Leveres Lasten ikke til rette Tid, bör Befragteren for Overliggedage give Erstatning, der i Mangel af anden Aftale beregnes for:

[1]) Cfr. § 65.

1860.

responsable, par suite de l'affrétement, la partie intéressée a droit de s'en tenir au navire.[1])

§ 44. L'affréteur est tenu de livrer le chargement au temps fixé par la charte-partie. A défaut de convention particulière pour le temps de la livraison du chargement, les jours de planche sont calculés comme suit:

	Lasts de commerce.	Jours de planche, jours fériés non compris.
pour un navire d'un tonnage qui ne dépasse pas . .	30.	6.
- - - de plus de 30 lasts, jusqu'à	50.	8.
- - - - - - - 50 l., -	80.	10.
- - - - - - - 80 l., -	120.	12.
- - - - - - -120 l., -	160.	14.
- - - - - - -160 l., -	200.	16.
- - - - - - -200 l., -	250.	18.
- - - - - - -250 lasts	. . .	20.

Ces jours de planche commencent du jour où le capitaine, conformément au contrat d'affrétement, se déclare prêt à charger, et continuent de courir, sauf le temps pendant lequel le chargement se trouve interrompu ou retardé par des raisons qui concernent le navire seul, par exemple par des travaux à bord du navire ou le défaut d'hommes et d'instruments nécessaires pour recevoir le chargement. Si les marchandises ne sont pas de nature à en permettre le chargement dans le nombre de jours fixé plus haut, et s'il est prouvé que l'affréteur n'a pas mis de retard à livrer la cargaison, la question sera décidée suivant l'usage du lieu. Si le chargement n'est pas livré au temps convenu, l'affréteur doit payer une indemnité pour les jours de planche dépassant le nombre fixé. A défaut d'autre convention cette indemnité sera calculée comme suit:

[1]) Voir le paragraphe 65.

	Commerce-læster.	Speciedaler for hver Dag, Helligdage medregnede:
et Skib, der ikke er over . . .	30.	6.
- - over 30, men ikke over	50.	8.
- - - 50 - - -	80.	10.
- - - 80 - - -	120.	12.
- - - 120 - - -	160.	16.
- - - 160 - - -	200.	20.
- - - 200 - - -	250.	22.
- - - 250 Com.-Læster	. . .	24.

	Lasts de commerce.	Speciedaler par jour, y compris les jours fériés.
pour un navire d'un tonnage ne dépassant pas . .	30.	6.
- - - de plus de 30 lasts, jusqu'à	50.	8.
- - - - - - 50 l., -	80.	10,
- - - - - - 80 l., -	120.	12.
- - - - - - 120 l., -	160.	16.
- - - - - - 160 l., -	200.	20.
- - - - - - 200 l., -	250.	22.
- - - - - - 250 lasts	. . .	24.

Overliggedage beregnes, naar Ladningen vel er leveret inden Liggedagenes Udlöb, men saa seent, at den ikke inden denne Tid kan blive indtaget og stuvet. Overliggedagspenge forfalde og kunne afkræves Befragteren inden Skibets Afgang.

§ 45. Befragteren kan overdrage den ved Befragtningen hjemlede Ret til en Anden, dog saaledes at han selv ligefuldt bliver ansvarlig for Opfyldelsen af de Forpligtelser, som ere en Fölge af samme.

§ 46. Dersom Befragteren ikke begynder at levere Ladningen inden Udlöbet af de ved Contract eller ved Loven bestemte Liggedage, eller hvis han inden denne Tid erklærer, at det ikke vil skee, har Skipperen Ret til at ansee Befragtningen som ophævet mod at erholde, hvis ikke anderledes er bestemt, den halve Fragt, der strax er forfalden. Paa samme Maade kan Skipperen, hvis Fragtcontracten er afsluttet for flere Reiser, forlange halv Fragt for den förste Reise, som ikke kommer til Fuldbyrdelse, og en Fjerdedeel Fragt for hver af de övrige.

§ 47. Er Skibet befragtet af Flere, og Nogle af disse have leveret Last, eller har Befragteren af det hele Skib leveret en Deel af Ladningen, kan Skipperen, som i dette Tilfælde maa afseile til Bestemmelsesstedet, forlange fuld Fragt af de ikke afskibede Varer; dog skal han, forinden han afseiler, lade tvende af Fogden eller Lensmanden opnævnte Mænd besee Fartöiet, for at de i fornödent Tilfælde kunne afgive edelig Forklaring

La surestarie est calculée, même quand le chargement est livré avant l'expiration des jours de planche, mais trop tard pour qu'il puisse être embarqué et placé dans ce délai. L'indemnité pour surestarie est échue et peut être réclamée de l'affréteur avant le départ du navire.

§ 45. L'affréteur peut céder à une autre personne les droits acquis par la charte-partie, en restant toutefois également responsable de l'accomplissement des obligations contractées par l'affrétement.

§ 46. Si l'affréteur ne commence pas la livraison du chargement avant l'expiration des jours de planche fixés par un contrat ou par la loi, ou si avant cette époque il déclare que la livraison n'aura pas lieu, le capitaine est en droit de considérer le voyage comme rompu, en se faisant payer, s'il n'y a pas d'autre convention, de la moitié du fret qui est échue aussitôt. De même, le capitaine peut, si l'affrétement est fait pour plusieurs voyages, exiger la moitié du fret pour le premier voyage qui se trouve rompu, et un quart du fret pour chacun des autres.

§ 47. Si le navire est loué à plusieurs affréteurs dont quelques-uns ont livré des marchandises, ou si l'affréteur pour la totalité à livré une partie du chargement, le capitaine peut, lorsqu'il est obligé de partir pour son lieu de destination, exiger le fret en entier pour les marchandises non expédiées; toutefois, avant le départ il doit faire visiter le navire par deux hommes commis par l'officier public (Foged ou Lensmand) qu'ils puis-

om, at et tilsvarende Rum er uoptaget. Indtager Skipperen i saadanne Tilfælde andet Fragtgods, hvilket han dog ikke i den oprindelige Befragters Interesse er forpligtet til at söge, bliver Fragten heraf at fraregne i den Godtgjörelse, der ellers vilde tilkomme ham. Hvis Skipperen ved at söge andet Fragtgods bliver opholdt længere end den oprindelige Fragtcontract medförer, tilkommer der ham den for Overliggedage bestemte Erstatning, som dog ikke maa overstige, hvad der saaledes er indvundet i Fragt. Varer af den i Fragtcontracten bestemte Art kan Skipperen ikke undslaae sig for at modtage, naar de leveres af en Anden, til hvem Befragteren i Overensstemmelse med § 45 har overdraget sin Ret.

§ 48. Har Befragteren begyndt at levere Ladningen inden Udlöbet af Liggedagene, hvad enten disse ere bestemte ved Fragtslutningen, eller de beregnes efter de i § 44 fastsatte Terminer, bör Skipperen oppebie Overliggedagenes Udlöb, forsaavidt disse ere bestemte, eller i Mangel heraf blive liggende i 7 Dage efter Udlöbet af de ovennævnte Terminer, om der endog ikke fortsættes med at levere Ladningen; men fortsættes der uopholdelig med Ladningens Levering, maa han, uanseet at de nævnte Terminer ere udlöbne, blive liggende, indtil Skibet er tilladet. I alle disse Tilfælde tilkommer der dog Skibet Erstatning efter § 44.

§ 49. Befragteren har Ret til at udlosse de i Skibet indladede Varer mod at erstatte de Omkostninger, som med Indladningen og Udlosningen have været forbundne, samt mod at det forsaavidt ansees, som om han ingen Ladning havde leveret (§§ 46 og 47). Har Skipperen for Varerne udfærdiget Connossement,[1]) maa de dog ikke igjen udlosses, medmindre enten samtlige Exemplarer af Connossementerne tilbageleveres Skipperen, eller der stilles betryggende Sikkerhed for, at in-

[1]) Cfr. § 56.

sent au besoin affirmer par serment que l'espace destiné aux marchandises non expédiées est resté vide. Si, en ce cas, le capitaine prend d'autres marchandises, bien que dans l'intérêt du premier affréteur il ne soit pas obligé de le faire, le fret de l'espace ainsi loué sera déduit de l'indemnité qui lui reviendrait sans cela. Si le capitaine en cherchant à louer l'espace vide est retenu au-delà du temps fixé par la première charte-partie, il a droit à l'indemnité fixée pour l'excédant des jours de planche, laquelle ne doit cependant pas dépasser la somme payée pour le nouveau fret. Le capitaine ne peut se refuser à recevoir des marchandises de la nature de celles indiquées par la charte-partie, quand même elles seraient livrées par une autre personne, à laquelle l'affréteur, conformément au paragraphe 45, aurait cédé ses droits.

§ 48. Si l'affréteur a commencé la livraison du chargement avant l'expiration des jours de planche, que ceux-ci soient fixés par l'affrétement, ou calculés d'après le paragraphe 44, le capitaine doit attendre l'expiration du délai convenu audelà des jours de planche, ou, à défaut de convention, rester sept jours après l'expiration du nombre de jours fixé, quand même l'affréteur ne continue pas la livraison des marchandises; mais, si cette livraison a lieu sans relâche, il doit attendre jusqu'à ce que le navire soit complètement chargé, bien que les délais mentionnés soient expirés. Toutefois, dans tous ces cas, le navire a droit à l'indemnité fixée par le paragraphe 44.

§ 49. L'affréteur est en droit de faire retirer les marchandises déjà embarquées à condition de payer les frais de charge et de décharge, et d'être considéré comme n'ayant pas livré le chargement (paragraphes 46 et 47). Mais, si le capitaine a fait le connaissement des marchandises [1]), elles ne doivent pas être retirées, à moins que tous les originaux du connaissement ne soient rendus au capitaine, ou que l'affréteur ne le garantisse contre tout abus de ces documents. Avant de retirer

[1]) Voir le paragraphe 56.

tet Misbrug med samme skal blive forövet. Ligesaa har Befragteren, forinden Varerne saaledes udlosses, at stille Sikkerhed for, at den skyldige Fragt behörig skal blive erlagt.

§ 50. I de Tilfælde, som omhandles i §§ 46 og 47, beregnes Fragten, forsaavidt den ikke er bestemt til en vis Sum, efter et Skjön om hvad Skibet vilde have indtaget, dersom det var blevet tilladet overensstemmende med Befragtningen. Ligeledes bliver Skjön at anvende, naar der ifölge sidste Deel af § 46 fordres Erstatning for flere Reiser, hvis Antal ikke i Fragtcontracten er bestemt.

§ 51. Indtræffer det, efterat en Befragtning er afsluttet, men dog forinden Skibet er afseilet fra Ladningsstedet, at Reisen formedelst Udbrud af Krig enten aldeles ikke eller kun med öiensynlig Fare kan foretages, have begge Parter Ret til at forlange Befragtningen ophævet, om endog Ladningen allerede er indtaget, uden at Erstatning fra nogen af Siderne kan fordres. Bliver Reisen derimod forhindret ved nogen anden uventet Begivenhed, saasom Forbud mod Varers Udförsel eller Indförsel, forholdes efter de almindelige Regler, som ovenfor i dette Capitel ere givne.

Femte Capitel. Om Ladningens Modtagelse og Aflevering samt om Connossementer og Fragtens Betaling. § 52. Forsaavidt ikke anderledes ved Befragtningen er bestemt, er Befragteren forpligtet til at levere Varerne ved Skibsborde for egen Regning og Resico.

§ 53. Ved Ladningens Indtagelse i Skibet iagttages Fölgende: a. Skipperen skal enten selv eller ved Styrmanden, eller i dennes Forfald ved en anden paalidelig Mand, have Tilsyn med Varernes Indtagelse og Stuvning og paasee, at dette skeer med tilbörlig Omhu; b. Skibet bör være forsynet med de til Varernes Indtagelse fornödne Redskaber, saasom med forsvarligt Takkel og Toug, og ligesaa bör det til Varernes Modtagelse nödvendige Mandskab haves tilstede; c. Skibet bör være behörig indrettet til at modtage Ladningen og forsynet med Alt, hvad der efter god

les marchandises l'affréteur doit également fournir caution pour le paiement du montant du fret.

§ 50. Dans les cas mentionnés par les paragraphes 46 et 47, le fret, s'il n'est pas fixé à une certaine somme, se calcule d'après une estimation du chargement que le navire aurait pu recevoir, s'il avait été chargé conformément aux conditions de l'affrétement. On aura également recours à l'expertise, si, conformément au paragraphe 46, l'indemnité est réclamée pour plusieurs voyages, dont le nombre n'est pas fixé dans la charte-partie.

§ 51. Si, après l'époque de l'affrétement, mais avant le départ du navire de son lieu de chargement, il arrive que par suite de guerre le voyage ne peut pas se faire du tout ou sans danger évident, les deux parties sont en droit de demander la rupture de l'affrétement, quand même le chargement aurait déjà eu lieu, sans qu'aucune d'elles puisse prétendre à une indemnité. Si au contraire le voyage est empêché par quelque événement imprévu, comme la prohibition de l'exportation ou de l'importation des marchandises, on appliquera les règles déjà fixées par ce chapitre.

Chapitre 5. De l'embarquement et du débarquement des chargements, des connaissements et du paiement du fret. § 52. S'il n'y a pas d'autre convention, l'affréteur est tenu de livrer les marchandises à bord du navire pour son propre compte et à ses propres risques et périls.

§ 53. Pour l'embarquement des marchandises les précautions suivantes seront prises: a. le capitaine lui-même ou son second, ou en cas d'empêchement de celui-ci, un autre homme digne de confiance assistera à l'embarquement et au placement des marchandises, et veillera à ce que ces opérations se fassent avec soin; b. le navire doit être pourvu des ustensiles nécessaires à l'embarquement des marchandises, savoir des agrès solides et convenables, et de l'équipage nécessaire pour les recevoir; c. le navire doit être en état de recevoir le chargement et pourvu de tout ce qui, d'après

Sömandsskik og Varernes Beskaffenhed til deres Betryggelse er nödvendigt, saasom Garnering, Underlag, Stötter og Skodder; d. Varerne bör stuves i den Orden og Stilling, som efter deres Beskaffenhed udfordres for at de forsvarlig kunne föres over Söen. Intet af Ladningen maa föres paa Dækket, medmindre dette enten udtrykkelig er vedtaget, eller Ladningen er af den Beskaffenhed, at en Deel af samme almindelig föres som Dækslast, saasom naar Skibet lader med Trælast. Omkostningerne ved Varernes Indtagelse og Stuvning saavelsom ved de i Bogstav c omhandlede Foranstaltninger blive, naar ikke anderledes er vedtaget eller sædvanligt, at udrede af Skibet.

§ 54. Skipperen er ikke ansvarlig for den Skade, som er en Fölge af, at saa mange Varer paa eengang bringes til Skibsborde, at de ikke ordentlig kunne modtages, medmindre han selv har foranlediget dette ved at lade Befragteren tilsige. Ligesaa er Skipperen fri for Ansvar, dersom Varerne beskadiges ved at frembringes af Befragteren i ugunstigt Veir, eller dersom de enten ved Afskibningen eller senere lide Skade paa Grund af, at Emballagerne ikke ere forsvarlige.

§ 55. Det er Skipperens Pligt at paasee, at Skibet ikke utilbörlig lastes. Dersom enten Befragterne eller Rederne fordre, at Skibet skal indtage Mere, end Skipperen anseer forsvarligt, bör han modsætte sig dette, og i fornödent Fald forlange Sagen afgjort ved Skjön.

§ 56. Ved Varernes Modtagelse er Skipperen eller Styrmanden forpligtet til at udstede midlertidige Beviser, hvilke senere ombyttes med Connossementer. Naar der af Connossementer paa de samme Varer udfærdiges flere Exemplarer, bör der i ethvert af disse bemærkes, hvormange Exemplarer der ere udstedte. Connossementerne skulle indeholde en tydelig Opregning af Varerne og deres Mængde, dog saaledes at det, forsaavidt de ere indpakkede, er tilstrækkeligt, at Emballagerne betegnes efter deres Form og Mærke, uden at Ind-

l'usage et la nature des marchandises, est nécessaire pour les garantir, comme garniture, cale, étais et verrous; d. les marchandises doivent être placées dans l'ordre et la position exigés par leur nature pour faire sans danger la traversée. Aucune partie de la cargaison ne doit être placée sur le tillac, à moins d'autorisation expresse, ou à moins que la cargaison ne se compose de marchandises dont une partie se charge d'ordinaire sur le tillac, comme cela a lieu pour les bois. Les frais d'embarquement et de placement ainsi que ceux résultant des dispositions énoncées à la lettre c. sont payés par le navire, s'il n'y a pas de convention particulière.

§ 54. Le capitaine n'est pas responsable des dommages résultant de l'encombrement à bord du navire d'un nombre de marchandises trop grand pour qu'il puisse veiller à leur réception, à moins qu'il n'ait provoqué lui-même ces dommages en faisant demander les marchandises à l'affréteur. Le capitaine est également dégagé de toute responsabilité, si les marchandises envoyées par l'affréteur sont endommagées par le mauvais temps, ou si elles éprouvent des dommages pendant l'embarquement ou plus tard par suite de quelque vice d'emballage.

§ 55. Le capitaine est tenu de veiller à ce que le navire ne soit pas chargé outre mesure. Si les affréteurs ou les armateurs exigent que le navire reçoive plus de marchandises que le capitaine ne le juge prudent, celui-ci doit s'y opposer, et au besoin demander que la question soit jugée par des experts.

§ 56. A la réception des marchandises le capitaine ou le second est tenu d'en délivrer une déclaration provisoire échangée plus tard contre le connaissement. Quand le connaissement des mêmes marchandises est fait en plusieurs originaux, chacun d'eux doit en mentionner le nombre. Les connaissements doivent contenir une indication précise des marchandises et de leur quantité, mais, si elles sont emballées, il suffit que la forme et les marques des emballages soient indiquées, sans énonciation du contenu. Si les

holdet angives. Dersom en Vare medförer særdeles Fare, saasom Krudt eller andre let antændelige Stoffe, bör dette dog bemærkes af Afladeren, som i Mangel heraf er ansvarlig for den ved Forsömmelsen bevirkede Skade. Ligesaa maa Afladeren, dersom Varens Art under Emballagen ikke uden særskilt Underretning kan skjönnes, og Varen derhos paa Grund af sin Kostbarhed eller Beskaffenhed tiltrænger særdeles Omhu, saasom Prætiosa, ædle Metaller eller Glasvarer, derom underrette Skipperen, da denne ellers ikke er forpligtet til at vise saadan Omhu. Dersom Afladeren forlanger særskilt Connossement for enkelte Varer, bör Skipperen meddele ham dette, saasnart de omhandlede Varer ere indladede. Derimod maa Skipperen under ingen Omstændigheder udfærdige Connossement for Varer, som endnu ikke ere indladede. Afladeren er, dersom Skipperen forlanger det, forpligtet til at lade Connossementerne skrive og forelægge Skipperen til Underskrift.

§ 57. Skipperen bör sörge for, at Skibet under Indladningen saavidt muligt gjöres færdigt til Reisen, for at det, naar Varerne ere indtagne, uden Ophold kan blive udklareret. Under Reisen bör han före saadant Tilsyn med Ladningen, som efter dens Beskaffenhed og god Sömandsskik er forsvarlig.

§ 58. Indtræffer under Reisen Begivenheder, der tvinge Skipperen til at söge Nödhavn, er det hans Pligt at iagttage, hvad der til Ladningens Opbevaring i et saadant Tilfælde er nödvendigt, saasom at lade den udlosse, oplægge og tilsee; dog bör Ladningens Udlosning ikke finde Sted, medmindre den er uomgjængelig nödvendig, enten fordi Skibet maa undergaae en saa betydelig Reparation, at Ladningen ikke kan forblive i samme, eller fordi det kan skjönnes, at den vilde tage Skade, dersom den ikke blev udlosset. Om det Indtrufne bör Skipperen snarest muligt indsende en Beretning til det Sted, hvor Ladningen er

marchandises présentent des dangers particuliers, comme la poudre et autres matières très-inflammables, le chargeur doit en faire mention; a défaut, il est responsable des dommages résultant de cette omission. S'il est impossible de reconnaître, sans indication spéciale, la nature des marchandises sous l'emballage, et si en outre les marchandises, en raison de leur prix ou de leur nature, demandent des soins particuliers, comme les bijoux, les métaux précieux ou les verreries, le chargeur doit également en informer le capitaine qui, à défaut de cette précaution, n'est pas obligé de prêter aux marchandises des soins particuliers. Si le chargeur demande un connaissement spécial de certaines marchandises, le capitaine doit le lui fournir aussitôt après leur embarquement. Au contraire le capitaine ne doit, sous aucun prétexte, faire de connaissement de marchandises non encore embarquées. Si le capitaine en fait la demande, le chargeur est tenu de faire rédiger les connaissements et de les remettre au capitaine pour être signés.

§ 57. Pendant l'embarquement des marchandises le capitaine doit veiller à ce que le navire soit mis en état de commencer le voyage, de manière à être expédié sans retard aussitôt après le chargement terminé. Pendant le voyage il doit prêter à la conservation de la cargaison les soins exigés par la nature des marchandises et par l'usage.

§ 58. En cas de relâche forcée pendant le cours du voyage, il est du devoir du capitaine de prendre les précautions nécessaires pour la conservation du chargement, en le faisant débarquer, placer et surveiller; toutefois le débarquement ne doit avoir lieu qu'en cas de nécessité absolue, soit que le navire doive subir une réparation trop considérable pour permettre que le chargement y reste, soit qu'il doive évidemment éprouver des détériorations, s'il n'est pas déchargé. Le capitaine doit, aussitôt que faire se peut, envoyer un rapport de l'événement au lieu de chargement et au lieu de destination. Les frais de décharge-

indtaget, saavelsom til Bestemmelsesstedet. De med Ladningens Udlosning, Oplægning, Tilsyn og Indladning forbundne Omkostninger saavelsom Commissionairens Provision af Ladningen og Told eller andre Afgifter af samme betales af Ladningseierne, forsaavidt de ikke efter § 69 No. 7 og 8 kunne ansees som almindeligt Havari.

§ 59. I Nödhavn bör Skipperen sörge for, at Istandsættelsen af Skibets Skade foregaar med muligste Hurtighed, og at der med Reisens Fortsættelse ikke gjöres unödvendigt Ophold. Bliver Skibet paa Grund af Skadens Beskaffenhed ikke at istandsætte, skal han söge at indhente Ordre fra Ladningseierne eller deres Commissionairer med Hensyn til Ladningens Bestemmelse. Men kan saadan Ordre ikke uden öiensynligt Tab oppebies, maa Skipperen, efterat have raadfört sig med kyndige Mænd, efter bedste Skjönnende beslutte, hvorledes der skal forholdes med Ladningen, om den nemlig skal forsendes til Bestemmelsesstedet med et andet Skib, om den skal oplægges, eller den skal sælges. Naar han heri har handlet med tilbörlig Omhu og efter bedste Skjönsomhed, skal han være angerlös, hvorledes Udfaldet end bliver.

§ 60. I Tilfælde af Qvarantaine skal Skib og Ladning, hvis ikke anderledes er vedtaget, hver for sig bære de paa dem faldende Omkostninger. Herfra gjöres dog Undtagelse for Qvarantaineomkostninger, der ifölge § 69 No. 8 blive at fordele som almindeligt Havari.

§ 61. Saasnart Skipperen er ankommen til Bestemmelsesstedet, bör han derom underrette den, som skal modtage Ladningen, samt drage Omsorg for, at der fra Skibets Side Intet er til Hinder for Udlosningen. Med Hensyn til Tiden, i hvilken Udlosningen skal foregaae, Liggedagenes Beregning og Erstatning for Overliggedage forholdes efter de i § 44 for Indladningen givne Regler, saaledes at der, naar ikke anderledes ved Befragtningen er vedtaget, beregnes Liggedage efter den for Indladningen bestemte Tabel, samt at

ment, de placement, de surveillance et de rechargement ainsi que la provision du commissionnaire sur la cargaison et les droits de douane ou autres sont payés par les propriétaires de la cargaison, si, conformément au paragraphe 69, n°s 7 et 8, ces frais ne peuvent être considérés comme avarie commune.

§ 59. En cas de relâche forcée le capitaine doit veiller à faire réparer aussi promptement que possible les dommages éprouvés par le navire, et à ne pas retarder inutilement la continuation du voyage. Si, en raison de la nature du dommage, le navire ne peut être réparé, le capitaine doit demander les ordres des propriétaires de la cargaison ou de leurs commissionnaires relativement à la destination de la cargaison. Mais si le capitaine ne peut attendre ces ordres sans perte évidente, il doit, après avoir consulté des experts, prendre les mesures qu'il jugera les meilleures dans l'intérêt de la cargaison, soit qu'il l'envoie à son lieu de destination sur un autre navire, soit qu'il en fasse le dépôt ou qu'il en opère la vente. Si, dans ces circonstances, il a prêté tous le soins et pris toutes les mesures convenables, il sera à l'abri de toute responsabilité, quelles que soient les suites de l'événement.

§ 60. Les frais de quarantaine seront, sauf convention contraire, à la charge du navire et de la cargaison, en ce qui concerne chacun d'eux. Il faut cependant faire exception pour les frais de quarantaine qui, conformément au paragraphe 69, n° 8, sont à distribuer comme avaries communes.

§ 61. Le capitaine doit, aussitôt après son arrivée au port de destination, en informer le destinaire et avoir soin que rien ne s'oppose au déchargement du navire. Quant aux délais accordés pour le déchargement, les jours de planche et les frais de surestarie seront calculés d'après les règles prescrites dans le paragraphe 44 pour le chargement, c'est-à-dire que les jours de planche seront, à défaut de convention particulière dans l'affrétement, calculés d'après le tableau dressé pour le chargement et commenceront en ce

Liggedagene i dette Tilfælde begynde fra den Dag, da Skipperen melder sig færdig til Udlosning.

§ 62. Er Skibet saa dybgaaende, at det ikke kan komme helt op til den Havn, paa hvilken Befragtningen lyder, bör Ladningen dog for Skibets Regning dertil frembringes, medmindre det enten er vedtaget i Befragtningen eller sædvansmæssigt, at den kan leveres paa et andet Sted. Inden den Havn, i hvilken Afleveringen skal foregaae, er Skipperen ikke forpligtet til at frembringe Ladningen længere end Skibet kan flyde, naar ikke udtrykkelig Vedtagelse eller den paa Stedet gjældende Sædvane medförer en större Forpligtelse.

§ 63. Skipperen har at aflevere Varerne til den, som godtgjör, at han efter Connossementet er berettiget til at modtage samme. Opstaar der Tvivl eller Tvist om, hvem der efter Connossementerne er berettiget til at fordre Varerne udleverede, saasom naar der melder sig flere Indehavere af Connossementer med saadan Paastand, eller naar skeet Overdragelse af et Connossement tilbagekaldes, eller naar den, til hvem Varerne efter Connossementerne skulle leveres, har gjort Opbud eller Fallit, og det ikke er bevist, at Varerne ere betalte, bör Skipperen, forsaavidt Varerne ikke indtages paa Toldvæsenets Pakhuse, deponere dem hos en Mand, om hvem Parterne blive enige, eller i Mangel heraf hos en af Retten dertil bemyndiget paalidelig Mand. Det Samme gjælder, naar den, paa hvem Connossementerne lyde, ikke lader sig finde, og Ingen, efterat Bekjendtgjörelse paa brugelig Maade er skeet, inden Liggedagenes Udlöb melder sig for at modtage Varerne, eller naar den, som efter Connossementerne skulde modtage dem, dertil er uvillig. Naar Varerne paa nogen af de foranförte Grunde maa oplægges, kan Skipperen, dersom Fragten og Omkostningerne ikke inden Liggedagenes Udlöb erlægges, efter Bemyndigelse af Retten ved Auction lade sælge saa Meget af Varerne, som for at dække Fragt og Omkostninger er nödvendigt. Herom bör Afladeren strax underrettes. Forövrigt bliver det at afgjöre efter § 64 samt den almindelige Lovgivning, hvem der er nærmest be-

1860.

cas à courir à compter du jour où le capitaine se déclare prêt pour le déchargement.

§ 62. Si le tirant d'eau du navire l'empêche d'arriver jusqu'au port indiqué par l'affrétement, la cargaison doit néanmoins y être transportée aux frais du navire, à moins que les conventions de l'affrétement ou l'usage n'en permettent la remise dans un autre lieu. Dans le port même de la livraison le capitaine n'est obligé de livrer le chargement qu'à l'endroit où le navire peut arriver à flot, si la convention ou l'usage des lieux ne lui impose pas d'autres obligations.

§ 63. Le capitaine doit opérer la remise du chargement à la personne indiquée par le connaissement comme ayant droit de le recevoir. En cas de doute ou de contestation sur la question de savoir à quelle personne revient, d'après les connaissements, le droit de réclamer les marchandises, comme par exemple, s'il se présente plusieurs porteurs de connaissements, ou si l'endossement d'un connaissement est annulé, ou si celui, à qui les marchandises devaient être livrées aux termes du connaissement, a déposé son bilan ou fait faillite et que le paiement des marchandises ne soit pas constaté, le capitaine doit, dans le cas où les marchandises n'auraient pas été déposées dans les magasins de la douane, les faire remettre à un homme choisi par les parties, ou, à défaut de convention, chez un homme digne de confiance désigné à cet effet par le tribunal. Il en est de même lorsque le destinataire désigné par le connaissement ne peut être trouvé, et que personne, malgré les annonces faites suivant l'usage, ne se présente pour retirer les marchandises avant l'expiration des jours de planche, ou lorsque le destinataire désigné par les connaissements refuse de les recevoir. Si, en raison de ces circonstances, les marchandises doivent être mises en dépôt, le capitaine peut, si le fret et les dépenses ne sont pas payés avant l'expiration des jours de planche, se faire autoriser par le tribunal à vendre aux enchères jusqu'à concurrence du montant de ce fret et de ces dépenses. Il doit im-

rettiget til de i Skibet indladede Varer; men under alle Omstændigheder er Skipperen angerlös, naar han har iagttaget, hvad denne § tilholder.

§ 64. Med Hensyn til Forholdet mellem forskjellige Personer, der paastaa sig berettigede til de Varer, som iflölge Connossement skulle leveres, komme fölgende Regler til Anvendelse: a. Godtgjör den, som har overdraget Nogen et Connossement, at Overdragelsen kun er skeet i den Hensigt, at Vedkommende skulde handle som Fuldmægtig, har han, forsaavidt ikke en af Connossementet uafhængig Grund er derimod, Ret til at tilbagekalde denne Fuldmagt; b. Er Connossementet derimod overdraget Nogen med den Hensigt, at han skulde erhverve Eiendom over Varerne, kan Overdragelsen ikke tilbagekaldes, uden hvor en særlig Grund dertil berettiger, saasom naar den er bunden til en Betingelse, som ikke opfyldes. Lige hermed agtes det, naar han har gjort Opbud eller Fallit uden at have betalt Varerne, eller naar hen negter at acceptere de for Varerne trukne Vexler, uagtet disse ikke staa i Strid med foregaaende Aftale; c. Dersom den, der iflölge Reglerne i Bogstav a og b ikke kommer i Besiddelse af Varerne, paa samme har erlagt Forskud eller havt Omkostninger, kan han forlange, enten at den saaledes udlagte Sum strax tilbagebetales ham, eller om Tvist i Anledning heraf opstaar, at der stilles betryggende Sikkerhed. I Mangel heraf tilkommer der ham, uanseet Reglerne under Bogstav a og b, fortrinlig Ret til saamange Varer, at han derved er dækket; d. Har den, som iflölge Reglerne i Bogstav a og b ikke bliver berettiget til Varerne, overdraget Connossementet til nogen tredie Mand, forbliver dennes Ret ubeskaaren; dog skal han, om det begjæres, være pligtig til at bekræfte med Ed, at han ikke, da Overdragelsen til ham fandt Sted, var vidende om nogen Omstændighed, som betog hans Hjemmelsmand Ret til Varerne.

médiatement en donner avis au chargeur. Il sera d'ailleurs décidé, conformément au paragraphe 64 et à la législation ordinaire, à qui appartiendra le droit de disposer des marchandises chargées sur le navire; mais, dans tous les cas, le capitaine est à l'abri de toute responsabilité, s'il a observé les prescriptions du présent paragraphe.

§ 64. En ce qui concerne la position respective des personnes qui prétendent avoir des droits sur les marchandises indiquées par le connaissement, les règles suivantes seront observées: a. Si celui qui a transmis un connaissement à un tiers prouve que cette translation n'a eu d'autre but que de donner à celui-ci le pouvoir d'agir pour son compte, il a le droit de révoquer ce pouvoir, s'il n'y a pas de raison en dehors du connaissement qui s'y oppose; b. Si au contraire le connaissement est transmis à quelqu'un dans le but de le rendre propriétaire des marchandises, la translation ne peut être révoquée que pour des raisons particulières, telle que le non accomplissement d'une condition dont elle dépend. Il en sera de même, si ce tiers a déposé son bilan ou fait faillite avant d'avoir payé les marchandises, ou s'il refuse d'accepter les traites fournies pour le montant des marchandises, bien qu'elles ne soient pas défendues par une convention antérieure; c. Si celui qui, par application des règles établies aux lettres a et b, n'est pas mis en possession des marchandises, a payé des avances ou des frais, il peut en demander le remboursement immédiat ou, en cas de contestation, exiger des garanties suffisantes. A défaut il acquiert privilége sur les marchandises jusqu'à concurrence de la somme qui lui est due, sans égard aux règles établies aux lettres a et b; d. Si celui qui, par application des mêmes règles, n'a pas droit aux marchandises, transmet le connaissement à un tiers, les droits de ce nouveau cessionnaire restent intacts; toutefois il est obligé, si la demande en est faite, à affirmer par serment qu'à l'époque de la transmission aucune circonstance à sa connaissance n'ôtait à son cédant ses droits sur les marchandises.

§ 65. Naar Skipperen enten handler mod de i dette Capitel givne Regler, og deraf opstaaer Skade for Ladningens Eiere, eller naar han iövrigt ved Svig eller Uagtsomhed er Skyld i saadan Skade, er han forpligtet til derfor at give Erstatning. Ligesaa er han ansvarlig for den Skade paa Ladningen, som er bevirket af Mandskabet ved utilbörligt Forhold, eller som er en Fölge af, at Skibet ikke har været i södygtig Stand eller forsynet med forsvarlige Redskaber til Ladningens Modtagelse eller Aflevering. Derimod er Skipperen ikke ansvarlig for Tab eller Forringelse, der er en Fölge af Söskade, Opbringelse, Ildsvaade eller af Varernes egen Beskaffenhed, Varme, Raaddenhed, Lækage af Fade, eller for Varer, der blive sönderbrudte og deslige, naar hverken han eller Mandskabet ved nogen tilregnelig Feil har været Skyld i Skaden. Ved at bedömme Skipperens Ansvar bör billigt Hensyn tages til Varens Beskaffenhed, Reisens Længde, stormende Veir og andre Omstændigheder, der rimelig kunne have bevirket Skaden. Dersom det Ansvarsbelöb, der falder Skipperen tillast, ikke hos ham er at erholde, kunne Ladningseierne söge det hos Rederne, dog ikke videre, end Skibets Værdi tilstrækker, medmindre Rederne ved egne Handlinger have været Skyld i Skaden. Har Skipperen ikke gjort sig skyldig i nogen Forseelse, kan han paa samme Maade söge sit Udlæg tilbage hos Rederne.

§ 66. For Varer, som, förend de ere afleverede, gaa tabt ved ulykkelig Hændelse, saasom Söskade, Ildsvaade eller fiendtligt Overfald, tilkommer Skipperen ingen Fragt. Dersom Varerne erstattes som almindeligt Havari, bliver dog Fragt at beregne overensstemmende med § 69 No. 11, og ligesaa godtgjöres Fragt, dersom Skipperen maa erstatte Varernes Værdi. Maa Varer enten sælges i Nödhavn eller der afleveres, uden at Skibet kan frembringe dem til Bestemmelsesstedet, eller indbjerges Varer i Tilfælde af Stranding til et andet Sted end Bestemmelsesstedet og ikke dertil for Skibets Regning frembringes, bliver en Andeel af Fragten at betale efter

1860.

§ 65. Si le capitaine contrevient aux règles tracées par ce chapitre, et s'il en résulte des dommages pour les propriétaires de la cargaison, ou si les dommages sont la conséquence d'une fraude ou d'une inattention de sa part, il est tenu de payer une indemnité. Il est également responsable des dommages arrivés au chargement par suite de l'inconduite de l'équipage, ou du mauvais état du navire, ou de l'absence des ustensiles propres à la réception ou à la remise des marchandises. Toutefois le capitaine n'est pas responsable des pertes ou des détériorations provenant soit d'avarie, de prise, d'incendie, soit de la nature des marchandises, de la chaleur, de la pourriture, du coulage ou du bris des marchandises etc., si ces dommages ne peuvent être imputés ni à lui-même ni à l'équipage. Pour apprécier la responsabilité du capitaine il faut avoir égard à la nature des marchandises, à la durée du voyage, aux tempêtes et autres événements qui peuvent avoir occasionné les dommages. Si l'indemnité qui tombe à la charge du capitaine, ne peut être payée par lui, les propriétaires du chargement peuvent s'en tenir aux armateurs, mais à concurrence seulement de la valeur du navire, à moins que les dommages ne puissent être attribués à la faute des armateurs. Si le capitaine n'a commis aucune faute, il peut également se faire rembourser par les armateurs de ses avances.

§ 66. Il n'est dû aucun fret au capitaine pour les marchandises perdues par un événement arrivé avant le chargement, comme avaries, incendie ou invasion de l'ennemi. Si les marchandises sont payées comme avarie commune, le fret sera néanmoins calculé conformément au paragraphe 69, nº 11, et il sera également dû pour les marchandises dont le capitaine est tenu de rembourser la valeur. Si, en cas de relâche forcée, les marchandises doivent être vendues ou débarquées, sans que le navire puisse les transporter à leur lieu de destination, ou si, en cas d'échouement, des marchandises sont sauvées dans un lieu autre que le lieu de destination, et si elles n'y

et billigt Skjön om den opseilede Veilængde og de dermed og med den tilbagestaaende Deel af Reisen forbundne Vanskeligheder og Bekostninger. I disse Tilfælde har Eieren dog Ret til at overlade Skipperen Varerne for Fragt og Omkostninger.

sont pas transportées pour le compte du navire, une partie du fret sera payée d'après une estimation équitable de la route parcourue et des difficultés et des frais occasionnés par la traversée déjà faite et par celle qui reste à faire. Dans ces cas, le propriétaire est néanmoins en droit d'abandonner au capitaine les marchandises pour le fret et les dépenses.

§ 67. Flydende Varer har man Ret til at overlade Skipperen for Fragten, naar mere end Halvdelen af Indholdet er udlækket. Denne Ret, der gjælder for hvert enkelt Kar, gaar dog tabt, dersom den ikke benyttes, förend Varerne ere modtagne. Heller ikke finder den Anvendelse, forsaavidt Skipperen ved Indladningen har gjort opmærksom paa, at Fadet ikke var forsvarligt og derom gjort Anmærkning paa Connossementet. Udenfor de Tilfælde, der ere nævnte i denne og i den næstforegaaende §, kunne Varerne ikke paatvinges Skipperen istedetfor Fragten.

§ 67. Les marchandises liquides pourront être abandonnées au capitaine pour son fret, si plus de la moitié en a coulé. Toutefois ce droit qui est attaché à chaque vaisseau séparé, se perd, s'il n'est pas exercé avant la réception des marchandises. Il ne peut pas non plus s'exercer, si, avant l'embarquement, le capitaine ayant fait observer le mauvais état de la futaille en a fait mention sur le connaissement. En dehors des cas mentionnés dans ce paragraphe et le précédent, le capitaine n'est pas dans l'obligation d'accepter les marchandises pour le fret.

§ 68. Skipperen har Ret til at tilbageholde saameget af Varerne, som udfordres, indtil Modtageren enten har betalt Fragten og andre Ladningen paahvilende Udtællinger, saasom Overliggedagspenge, Andeel i almindeligt Havari og særskilte Omkostninger, eller han, forsaavidt disse Summer ikke strax kunne beregnes, for samme har stillet betryggende Sikkerhed. Dersom den, der skal modtage Varerne, ikke opfylder disse Forpligtelser, kan den fornödne Andeel af Varerne oplægges, og Retten kan i dette Tilfælde bemyndige Skipperen til at sælge ved Auction saa Meget, som udfordres, forsaavidt Betaling ikke erlægges inden en passende, Modtageren forelagt Frist. Herom bör Afladeren strax underrettes.

§ 68. Le capitaine est en droit de retenir des marchandises en quantité suffisante jusqu'à ce que le destinataire ait payé le fret et les autres dépenses concernant le chargement, comme frais de surestarie, contribution aux avaries communes et frais particuliers, ou jusqu'à ce qu'il en ait fourni caution, si ces sommes ne peuvent être calculées tout de suite. Si le destinataire ne remplit pas ces obligations, une partie suffisante des marchandises peut être mise en dépôt, et en ce cas le tribunal peut autoriser le capitaine à en vendre jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû, si le paiement n'a pas lieu dans un délai convenable, fixé au destinataire. Avis en sera immédiatement donné au chargeur.

Sjette Capitel. Om almindeligt Havari (Havari grosse). § 69. Med de nærmere Bestemmelser, der i dette Capitel ere givne, henföres det til almindeligt Havari, naar Tab og Skade er bevirket ved Opoffrelser, hvis Hensigt var at redde Skib og Ladning fra större Ulykke. Som almindeligt Havari erstattes derfor, hvad der paa saadan Maade opoffres, saasom: 1. Varer eller Skibsinventarium, som kastes overbord for at lette

Chapitre 6. Des avaries communes ou grosses avaries. § 69. Suivant les règles dont le détail est donné par ce chapitre, on considère comme avaries communes les pertes et dommages causés par les sacrifices faits dans le but de sauver le navire et le chargement d'accidents plus graves. Tous les dommages éprouvés par suite d'un pareil sacrifice sont payés commes avaries communes, savoir: 1. Les marchandises et les appa-

Skibet i Havsnöd, eller naar det forfölges af Fienden. Herfra undtages dog Skibsinventarium, der var henlagt paa Dækket uden der at have sin rette Plads, og ligeledes Dækslast, medmindre denne er kastet for at lette Skibet, efter at det er kommet paa Grund. Ved Kastningen bör det saavidt muligt paasees, at de tungeste og mindst kostbare Varer tages först, og at under forövrigt lige Omstændigheder de Gjenstande vælges, som ligge nærmest forhaanden, saa at fölgelig Dækslast först bör kastes, uagtet den ikke erstattes. Lige med udkastet Gods betragtes Varer eller Skibsinventarium, der for at lette Skibet i Havsnöd udlosses i andre Fartöier og derved forkomme eller beskadiges. 2. Skade paa Skib eller Ladning, der enten maa tilföies samme, for at kunne iværksætte Kastningen, eller som er en Fölge af de hertil nödvendige Foranstaltninger, saasom naar der maa hugges Huller i Skibet for at komme til Lasten, eller naar der, medens Lasterummet for Kastningens Skyld er aabent, trænger Vand ned i dette og beskadiger Ladningen. 3. Master og Skibsinventarium, der bortkappes eller paa anden lignende Maade opoffres, for at redde Skib og Ladning, saasom for at bringe Skibet af Grunden, for at rette det, naar der er Fare for Kantring, eller for at komme under Seil og derved undgaa större Ulykke. Dette gjælder dog kun med de Indskrænkninger, som ere en Fölge af § 70 No. 2. 4. Skade, der en Fölge af, at Skibet forsætlig sættes paa Grund, naar det forfölges af Fienden eller ikke kan holde Söen, og Redning paa denne Maade maa söges. 5. Skade, der tilföies Skib eller Ladning for at standse Ildsvaade, saasom ved at hugge Huller i Skibet og fylde det med Vand. 6. Skade paa Skib eller Ladning ved sammes Forsvar mod fiendtligt Angreb, dog kun dersom saavel Skib som Ladning var udsat for Fare ved Angrebet, hvoraf fölger, at Skade paa Skibet bliver Ladningen uvedkommende, dersom denne i Opbringelsestilfælde ikke kunde prisedömmes. 7. Extraordinair Betaling til Lodser eller Betaling til andet Mandskab, der under farlige Omstændigheder maa an-

raux jetés à la mer pour alléger le navire en cas de gros temps ou de chasse de l'ennemi. Sont exceptés les objets posés sur le tillac sans y avoir leur place ordinaire, et les marchandises chargées sur le tillac, à moins qu'elles ne soient jetées pour alléger le navire après son échouement. En cas de jet il doit être veillé autant que possible à ce que les marchandises les plus pesantes et de moindre prix soient jetées les premières, et que dans des conditions égales les objets qui sont le plus à portée soient choisis pour le jet; les effets chargés sur le tillac doivent donc être jetés les premiers, bien qu'ils ne soient pas remboursés. Sont considérés comme effets jetés les marchandises ou les objets qui, chargés dans d'autres bâtiments afin d'alléger le navire en danger de périr, sont perdus ou endommagés. 2. Les dommages faits au navire ou au chargement afin de pouvoir opérer le jet, ou résultant des mesures prises à cet effet: si par exemple on s'est vu forcé de pratiquer des ouvertures pour parvenir au chargement, ou si, pendant que les écoutilles sont ouvertes pour le jet, il entre de l'eau qui endommage les marchandises. 3. Les mâts et les objets coupés ou sacrifiés d'autre manière pour le salut du navire et du chargement: par exemple, pour remettre à flot le navire échoué, pour redresser le navire prêt à sombrer, ou pour mettre à la voile dans le but d'éviter des accidents plus graves. Toutefois, en ce cas, il faut avoir égard aux restrictions résultant du paragraphe 70, n° 2. 4. Les dommages résultant, en cas de poursuite ou d'innavigabilité, d'un échouement volontaire fait dans le but de sauver le navire. 5. Les dommages faits au navire ou au chargement pour arrêter les incendies: par exemple, en pratiquant des ouvertures au navire pour le remplir d'eau. 6. Les dommages éprouvés par le navire ou le chargement en les défendant contre l'attaque de l'ennemi, si toutefois le navire et le chargement étaient tous deux exposés au danger par l'attaque, de sorte que les dommages du navire n'engagent pas le chargement, si celui-ci, en cas de capture, ne peut être déclaré de bonne prise.

tages for at redde Skib og Ladning, saasom for at bringe Skibet af Grund, for at bringe det i Havn, for at klare Land eller andet deslige. Det Samme gjælder om de Omkostninger, der under saadanne Omstændigheder medgaa til at leie Fartöier, Touge eller andre Redskaber. Naar Skibet er kommet paa Grund, anföres disse Udgifter dog kun som almindeligt Havari, forsaavidt det bliver flot og fortsætter Reisen. Kan derimod Ladningen ikke igjen indtages og Reisen fortsættes, eller er Skibet kommet sit Bestemmelsessted saa nær, at Indladning af denne Aarsag ikke foregaar, betragtes kun de Omkostninger, der ere fælles for Bjergning baade af Skib og Ladning, som almindeligt Havari. 8. Omkostninger, der ere en Fölge af, at Skibet maa söge Nödhavn, naar dette skeer paa Grund af en Skade, der er saa betydelig, at Skibet ei kan holde Söen. Derimod henföres ikke disse Omkostninger til almindeligt Havari, naar Fartöiet maa söge Nödhavn paa Grund af fiendtlig Forfölgelse, Modvind, Is, Mangel paa Proviant eller anden lignende Aarsag. Til Omkostninger i Nödhavn henregnes: a. Lodspenge, Havneudgifter og andre offentlige Afgifter, der falde Skib eller Ladning tillast, dog ikke Told af det Gods, der sælges i Nödhavn eller iövrigt forbliver sammesteds; b. Udgifter ved Ladningens Udlosning, Magasinering og Indladning, dog ikke Arbeidspenge til Ladningens Kastning eller lignende Foranstaltninger til dens Bevaring, heller ikke Præmie for Assurance mod Ildsvaade, naar Ladningen er oplagt; c. Commissionairens Provision af Ladningen, forsaavidt den ikke kan antages at være beregnet for Tilsyn med Foranstaltninger til Ladningens Bevaring; d. Kost og Maanedspenge til Skipper og Mandskab, der beregnes for den Tid, i hvilken Skibet nödvendigen maatte henligge for at faa den indtrufne Skade istandsat. Er det Ladningens Bevaring, der har gjort det nödvendigt at söge Nödhavn, henföres de under a og d nævnte Omkostninger under almindeligt Havari, ikke derimod de, der omhandles under Bogstav b og c. Dersom Skibet, efter at være indlöbet i Nödhavn,

7. Les dépenses extraordinaires de pilotage ou les sommes payées aux hommes engagés en cas de péril, pour sauver le navire et le chargement: par exemple, pour mettre le navire à flot en cas déchouement, pour le faire entrer au port, pour éviter d'échouer etc. Il en est de même pour les frais de location d'embarcations, de câbles ou d'autres ustensiles. Toutefois, en cas d'échouement, ces frais ne sont réputés avaries communes que si le navire remis à flot continue son voyage. Si, au contraire, le voyage ne peut être continué par suite de l'impossibilité de recharger les marchandises, ou si le navire est arrivé assez près de son lieu de destination pour que le rechargement soit jugé inutile, les frais communs au sauvetage du navire et du chargement sont seuls avaries communes. 8. Les frais de relâche forcée par suite de dommages qui rendent le navire innavigable. Ces frais, au contraire, ne sont pas réputés avaries communes en cas de relâche forcée par suite de la chasse de l'ennemi, des vents contraires, des glaces, du défaut de victuailles ou d'autres causes analogues. Sont réputés frais de relâche forcée: a. Les pilotages, les droits de port et les autres droits publics à la charge du navire et du chargement, à l'exception toutefois des droits de douane des marchandises qu'on vend ou qu'on laisse dans un port de relâche forcée; b. Les frais de déchargement, d'emmagasinage et de rechargement des marchandises, excepté toutefois les salaires payés pour le jet du chargement ou d'autres mesures prises pour sa conservation et la prime d'assurance contre l'incendie, si le chargement est en dépôt; c. La provision du commissionnaire sur le chargement, si toutefois elle ne peut être regardée comme payée pour surveillance des mesures prises pour la conservation du chargement; d. La nourriture et les loyers au mois du capitaine et de l'équipage, calculés pour le temps de relâche indispensable à la réparation des avaries. Si la relâche forcée a lieu pour la conservation du chargement, les frais mentionnés aux lettres a et d sont avaries communes, mais non ceux mentionnés aux lettres b et c. Si, en

1860.

befindes ikke at være istand til at fortsætte Reisen, eller dersom denne af andre Grunde sluttes i Nödhavn, blive de under Bogstav b og c nævnte Udgifter under ingen Omstændigheder at godtgjöre som almindeligt Havari; de under Bogstav a nævnte kun forsaavidt de angaa Indklareringen, og Udgifterne under Bogstav d kun for det Tidsrum, i hvilket Skibet nödvendig maatte henligge, for at det kunde blive afgjort, at Reisen sammesteds skulde sluttes. 9. Omkostninger ved Bjergning af Gjenstande, som, forsaavidt de ikke vare bjergede, vilde blive erstattede som almindeligt Havari, saasom Skibsinventarium eller Varer, der ere kastede overbord under de i No. 1 angivne Omstændigheder, eller Anker og Toug, der er bortkappet efter No. 3, dog i intet Tilfælde mere end Værdien af det Bjergede. Paa samme Maade erstattes den Skade, som saadanne Gjenstande have lidt. 10. Værdien af Varer, der i Nödhavn maa sælges, saavelsom Bodmeripræmie, forsaavidt de ved Varernes Salg udbragte eller paa Bodmeri optagne Penge anvendes til Betaling af Omkostninger eller Reparation af Skade, der ansees som almindeligt Havari; dog erstattes ikke Præmie for Bodmeri, optaget af norske Skibe i indenlandske Havne. 11. Fragt af udkastede eller solgte Varer, forsaavidt Varerne selv ifölge No. 1 og 10 erstattes som almindeligt Havari. Dersom Skibet naar sit Bestemmelsessted, beregnes denne Fragt for den hele Reise, men i modsat Fald beregnes Fragten for de udkastede eller solgte Varer som for de beholdne. Kan Skibet faa andet Fragtgods istedetfor det tabte, kommer Udbyttet heraf til Afdrag i den Fragt, som skal tilsvares. 12. Omkostninger ved at pleie og helbrede Skibsfolk, som have faaet Skade ved Kastning, Kapning, Forsvar mod fiendtligt Overfald eller nogen anden Handling, foretagen i saadan Hensigt, at den derved forvoldte Skade ifölge de foregaaende i denne § givne Bestemmelser henföres til almindeligt Havari. Ligeledes Omkostningerne ved deres Begravelse, naar de derved have tilsat Livet. 13. Varer, Skibsinventarium eller Penge, der ud-

cas de relâche forcée, le navire se trouve hors d'état de continuer le voyage, ou si, dans le port de relâche, le voyage est rompu par d'autres raisons, les frais mentionnés lettres b et c ne seront, dans aucun cas, remboursés comme avaries communes: les frais mentionnés lettre a le seront seulement en ce qui concerne l'entrée, et les frais lettre d le seront seulement pendant le délai nécessaire pour faire décider si le voyage doit être terminé là. 9. Les frais de sauvetage des objets qui, en cas de perte, seraient payés comme avarie commune: par exemple, les apparaux du navire ou les marchandises dont le jet a eu lieu dans les circonstances énoncées par le n° 1, ou les ancres et câbles coupés suivant le n° 3; toutefois la somme de ces frais ne doit jamais dépasser la valeur des objets sauvés. Les dommages soufferts par ces objets seront payés de même. 10. La valeur des marchandises vendues en cas de relâche forcée et la prime de grosse, si l'argent provenu de la vente des marchandises ou du prêt à la grosse est employé à payer les frais ou la réparation d'avaries communes; toutefois le profit maritime des prêts à la grosse contractés dans les ports du Royaume n'est pas remboursé. 1. Le fret de marchandises jetées ou vendues, si les marchandises elles-mêmes sont payées comme avarie commune conformément aux n°s 1 et 10. Si le navire arrive au lieu de sa destination, ce fret se calcule pour le voyage entier, mais, dans le cas contraire, il se calcule pour les marchandises jetées ou vendues comme pour les marchandises conservées. Si le navire trouve à remplacer les marchandises perdues, le fret des nouvelles marchandises sera défalqué du fret entier. 12. Les frais de traitement et de guérison des marins blessés en faisant le jet, en coupant les mâts ou les câbles, en se défendant contre l'ennemi ou en faisant des travaux de nature à faire considérer les dommages qui en résultent comme avaries communes conformément aux prescriptions données ci-dessus par ce paragraphe. De même les frais d'enterrement s'ils décèdent. 13. Les marchandises, les objets ou l'argent donnés pour le rachat

gives for at löskjöbe Skibet fra Sörövere eller fiendtlige Kapere under de samme Betingelser. Derimod erstattes ikke som almindeligt Havari, hvad Sörövere eller Kapere med Magt borttage. 14. Betaling, der maa erlægges til dem, som befrie Skib og Ladning fra Fienden, dog under samme Betingelse, som under No. 6 anført. 15. Udgifter ved Söprotest, Söforklaring og Dispachens Opgjörelse, naar denne saavel for Skib som Ladning er nödvendig, samt ved Besigtelses- og Taxationsforretninger, forsaavidt de angaa en Skade, der betragtes som almindeligt Havari, eller de ere nödvendige for Opgjörelsens Skyld. Dersom Besigtelses- og Taxationsforretninger ere nödvendige saavel med Hensyn til Skade, der henföres under almindeligt Havari, som for tilfældig Skade, fordeles de efter Billighed.

§ 70. Til almindeligt Havari henföres ikke: 1. Skade paa Skrog, Inventarium eller Ladning, der er en Fölge af Prangen eller Forceren med Seil, hvad enten der pranges for at klare Land, for at undgaae fiendtlige Krydsere, for at naae Havn eller af andre Aarsager. Foretages under Prangningen nogen Handling, der henhörer under § 69 No. 3, sammenholdt med No. 2 i nærværende §, bliver den derved forvoldte Skade dog at bedömme som almindeligt Havari. 2. Naar Seil skjörner og derefter med tilhörende Tougværk kappes, eller naar Mast eller Stang brækker og Stumperne med tilhörende Vanter og andet Tougværk derpaa bortkappes, da den hele Skade i saadanne Tilfælde ansees som particulair. 3. Skade paa Skibets Pumper, der opstaar ved anstrængt Pumpning, for at holde Skibet læns. Heller ikke erstattes Skade paa Gjenstande, der kun tjene til Prydelse paa Skibet, saasom Gallionsfigurer eller Forgyldninger.

§ 71. Naar Skib eller Ladning lider Skade, der deels er tilfældig, deels maa ansees som almindeligt Havari, saasom naar der ved Sammenstöd er paafört Fartöiet Skade, der senere foröges ved Masternes forsætlige Kapning, og det ikke kan oplyses, hvor stor en Andeel af Skaden

du navire s'il est pris par les pirates ou les corsaires ennemis dans les mêmes conditions. Les objets, au contraire, enlevés de force par les pirates ou les corsaires ne sont pas remboursés comme avarie commune. 14. Les sommes payées à ceux qui délivrent le navire et le chargement des mains de l'ennemi, toutefois à la condition énoncée par le n° 6. 15. Les frais de protêts de mer, de déclarations de mer et le paiement du syndic (dispacheur), lorsqu'il a dû faire un compte de répartition pour le navire et le chargement, ainsi que les frais des expertises concernant un dommage réputé avarie commune ou indispensables au règlement du dommage. Si les expertises sont en même temps nécessitées par des dommages réputés avaries communes et par des dommages fortuits, la répartition des frais se fait suivant l'équité.

§ 70. Ne sont pas réputés avaries communes: 1. Les dommages éprouvés par le corps du navire, les apparaux ou le chargement, quand on force de voiles, pour ne pas échouer, pour éviter les corsaires ennemis, pour entrer dans un port, ou pour d'autres raisons. Si, en forçant de voiles, on a recours aux mesures énoncées au paragraphe 69 n° 3, joint au n° 2 du présent, le dommage qui en résulte sera néanmoins réputé avarie commune. 2. Les voiles déchirées qu'il faut couper avec les cordages, ou bien les mâts ou les vergues rompus dont il faut couper les tronçons avec les haubans et autres cordages, le dommage étant en ce cas considéré comme particulier. 3. Les dommages éprouvés par les pompes en en faisant un usage forcé pour vider le navire. Les dommages survenus aux objets de pur ornement, comme les figures d'éperon ou les dorures, ne donnent pas non plus lieu à l'indemnité.

§ 71. Si le navire ou le chargement éprouve des dommages, en partie fortuits, en partie rangés parmi les avaries communes: comme par exemple, si un abordage amène des dommages qui sont augmentés plus tard par le sacrifice volontaire des mâts, et qu'il soit impossible de juger

der er almindeligt Havari, bliver dette at afgjöre efter Billighed.

§ 72. Indtræffe saadanne Omstændigheder, at Varerne maa kastes overbord, Mast, Seil eller Toug kappes, eller andet deslige foretages, der kan henföres under § 69, bör Skipperen saavidt muligt raadföre sig med de bedste Mænd i Skibet samt med Ladningens Befuldmægtigede, dersom saadanne ere tilstede; men han er ikke forpligtet til at rette sig efter de Raad, som saaledes gives, hvorimod han kan foretage, hvad han efter sin bedste Overbeviisning anseer rigtigt. Er Faren saa overhængende, at der ikke er Tid til at raadföre sig med Andre, kan ikke alene Skipperen, men, naar heller ikke hans Ordre kan oppebies, den Höistbefalende af de Tilstedeværende uden nogen Raadförsel fatte den fornödne Beslutning og strax lade den udföre. Heller ikke kan Skipperen eller andre Vedkommende drages til Ansvar for en saadan Beslutning, naar de have handlet efter deres bedste Overbeviisning og ikke gjort sig skyldig i grov Uagtsomhed. Har Skipperen eller nogen af Mandskabet forseet sig saaledes, at Ansvar deraf opstaar, betager dette dog ikke Ladningseieren Ret til at söge Skaden erstattet som almindeligt Havari. Saavel i dette som i andre Tilfælde bör den Erstatning, der kan erholdes af Skipperen eller andre Vedkommende, afgaae i det Belöb der fordeles som almindeligt Havari; men dersom der herved möder Vanskeligheder, bör Haveriopgjörelsen ikke opsættes, hvorimod det senere indkomne Ansvarsbelöb bliver at godtgjöre dem, der paa denne Maade have betalt formeget.

§ 73. Værdien af Varer, der skulle godtgjöres som almindeligt Havari, ansættes, dersom Skibet naar sit Bestemmelsessted, efter de sammesteds gjældende Priser med Fradrag af Fragt, Told og Omkostninger ved Udlosningen; men dersom de övrige Varer maa sælges paa et andet Sted, lægges de Priser til Grund, hvortil de der kunde været udbragte. Kan Prisen paa de anförte Steder ikke udfindes, fordi Varer af dette Slags ikke

quelle partie des dommages est avarie commune, la question sera décidée d'après l'équité.

§ 72. S'il survient des événements qui obligent à opérer le jet des marchandises, à couper les mâts, voiles ou cordages, ou à recourir à quelqu'une des mesures énoncées dans le paragraphe 69, le capitaine doit, si faire se peut, prendre l'avis des principaux de l'équipage ainsi que celui des fondés de pouvoirs des chargeurs, s'il s'en trouve à bord; mais il n'est pas tenu de suivre les avis donnés et reste libre de prendre les mesures que, d'après son propre jugement, il croit nécessaires. Si le danger est tellement imminent qu'il n'ait pas le temps de prendre d'avis, le capitaine ou, si on ne peut pas non plus attendre les ordres de celui-ci, le plus élevé en grade des hommes présents peut, sans aucune délibération, prendre les mesures nécessaires et les faire immédiatement exécuter. Le capitaine ou ceux qui agissent à sa place ne peuvent pas non plus être rendus responsables de ces mesures, s'ils ont suivi leur meilleur jugement et qu'on ne puisse leur reprocher aucune grave inattention. Quand même le capitaine ou les gens de l'équipage auraient commis une faute qui entraînerait pour eux une responsabilité, le propriétaire n'est pas privé de son droit de demander le paiement du dommage comme avarie commune. Dans ce cas aussi bien que dans d'autres, l'indemnité qui peut être payée par le capitaine ou d'autres intéressés doit être défalquée de la somme répartie comme avarie commune; s'il se présente des difficultés, le règlement de l'avarie ne doit pas être remis, mais les indemnités reçues plus tard seront remboursées à ceux qui ont trop payé.

§ 73. Si le navire arrive au lieu de sa destination, la valeur des marchandises à rembourser comme avarie commune sera estimée au prix courant du lieu, déduction faite du fret, des droits de douane et des frais de déchargement; mais si le reste des marchandises doit être vendu dans un autre lieu, il faudra prendre en considération les prix courants de ce dernier lieu. S'il est impossible de fixer les prix courants de ces lieux,

i den senere Tid der ere solgte, beregnes Varernes Værdi efter Prisen paa Afskibningstedet med Tillæg af Omkostningerne ved Ombordbringelsen. Denne Regel lægges altid til Grund for Beregningen, dersom Skibet maa vende tilbage til det Sted, hvor Indladningen skede, og opgive Reisen. Skade paa Varer erstattes efter de samme Regler, idet Forskjellen mellem deres Værdi i beskadiget og ubeskadiget Tilstand ansættes ved Taxation. Varernes Eier, Aflader eller Modtager er forpligtet til at tilveiebringe de Oplysninger, som ifölge denne § og § 75 No. 2 ere nödvendige.

§ 74. Skade paa Skibet kan ikke forlanges erstattet som almindeligt Havari efter den Værdi, hvortil samme ved Taxation ansættes; men Reparationen bör virkelig foregaae og Erstatningen derefter beregnes, dog i intet Tilfælde höiere end Taxationen. Herfra undtages, naar enten Skaden er saa stor, at Skibet ikke bliver istandsat, men solgt som Vrag, eller naar der oplyses særegne Omstændigheder, der gjör Reparationen uhensigtsmæssig, saasom naar Anskaffelse af et Inventariestykke paa Reparationsstedet er særdeles kostbar, og samme uden Fare kan opsættes, eller naar et hensigtsmæssigere Stykke anskaffes istedetfor det Tabte, f. Ex. en Kjætting istedetfor et Toug, i hvilket Tilfælde Beregningen kan opgjöres efter billig Ansættelse. Ved Beregning af Skaden fradrages en Trediedeel af Reparationens Belöb for Forskjellen mellem Nyt og Gammelt, dog med Undtagelse af Ankerkjættinger, for hvilke en Sjettedeel, og af Ankere, for hvilke Intet fradrages. Naar der ikke er forlöbet mere end 2 Aar fra den Tid, da Skibet gik af Stabelen, og indtil Skaden skede, fradrages Intet med Hensyn til Reparationer paa Skroget, men for Inventarium skeer det sædvanlige Afdrag ligefuldt.

§ 75. Den Sum, der erstattes som almindeligt Havari, fordeles over Skib, Ladning og den halve Fragt efter fölgende Regler: 1. Skibet

1860.

parceque des marchandises de cette nature ne s'y vendent pas depuis quelque temps, la cargaison sera estimée suivant le prix courant du lieu du chargement en y ajoutant les frais de transport jusqu' à bord. La même règle sert toujours de base à l'estimation, lorsque le navire est contraint de retourner au lieu du chargement et de rompre le voyage. Les dommages survenus aux marchandises sont remboursés d'après les mêmes règles, la détérioration étant taxée par estimation. Le propriétaire, chargeur ou destinataire des marchandises est tenu de fournir les renseignements exigés par le présent paragraphe et par le par. 75, n° 2.

§ 74. L'indemnité pour dommages arrivés au navire ne peut être exigée comme avarie commune d'après la valeur fixée par l'estimation; mais la réparation doit d'abord avoir lieu, et l'indemnité calculée ensuite d'après les travaux faits ne doit en aucun cas dépasser l'estimation. Il faut en excepter le cas où les dommages sont tellement considérables que le navire est vendu comme débris sans être réparé, ou celui où il se présente des circonstances particulières qui rendent la réparation désavantageuse: comme par exemple, si l'acquisition d'un objet est trop coûteuse au lieu de la réparation et peut être remise sans danger, ou si un ustensile perdu est remplacé par un plus convenable, ainsi un câble par un câble-chaîne; le calcul peut être fait alors d'après une estimation équitable. Dans le calcul des dommages il est déduit un tiers du montant de la réparation pour la différence entre les objets neufs et les vieux, à l'exception toutefois des câbles-chaînes, pour lesquels se déduit un sixième, et des ancres, pour lesquelles il n'est rien déduit. Si, lors de l'avarie, il ne s'est pas écoulé deux ans depuis l'époque où le navire a été lancé, il ne sera rien déduit du montant des réparations faites au corps du navire, mais pour les apparaux la déduction usuelle aura lieu.

§ 75. La répartition pour le paiement des avaries communes est faite sur le navire, sur le chargement et sur la moitié du fret d'après les règles

bidrager efter sin Værdi i den Tilstand, i hvilken det kommer i Havn, være sig enten Nödhavn eller Bestemmelsesstedet, med Tillæg af den Sum, der for Skade paa Skrog og Inventarium, efterat det i § 74 bestemte Afdrag er skeet, anföres som almindeligt Havari. Skibets Værdi bestemmes ved Taxation, medmindre det sælges som Vrag, i hvilket Tilfælde Salgsværdien lægges til Grund. For at undgaae de Omkostninger, som maatte være forbundne med Taxationen, kunne dog Skipperen og Ladningsmodtagerne komme overens om at lægge til Grund Assuranceværdien med Fradrag af den tilfældige Skade, dersom Skibet er assureret, eller i Mangel heraf en vedtagen Værdi. 2. Ladningens Værdi ansættes efter de Regler, som i § 73 ere givne, saaledes at de Varer medregnes, der erstattes som almindeligt Havari. Have Varerne, förend Skibet kommer i Havn, lidt Skade, som ikke henhörer til almindeligt Havari, bliver Værdien efter Taxation eller Overenskomst forholdsmæssigt at nedsætte; men for Skade, der er indtruffet, efterat Skibet engang er kommet i Havn, hvad enten det er Nödhavn eller Bestemmelsesstedet, tilstaaes ingen Nedsættelse. I alle Tilfælde har Eieren Ret til at overlade Varen for Havaribidraget. Penge, Sölv, Guld og Ædelstene bidrage kun efter halv Værdi, 3. Fragten, derunder ogsaa indbefattet, hvad der erstattes efter § 69 No. 11, bidrager efter sit halve Belöb. Naar Skibet ikke sit Bestemmelsessted, bliver denne Halvdeel kun at beregne til Lossestedet.

§ 76. Fra Bidrag til almindeligt Havari fritages, hvad der ikke kan henregnes til Ladningen, saasom Skibets Proviant og Ammunition, Skipperens, Mandskabets og Passagerers Penge, Klæder og andet Töi.

suivantes: 1. Le navire contribue à proportion de sa valeur dans l'état où il entre dans le port, que ce soit celui d'une relache forcée ou celui de la destination, en y ajoutant la somme portée comme avarie commune pour les dommages éprouvés par le corps du navire et les apparaux, après avoir fait les déductions fixées par le paragraphe 74. La valeur du navire est établie par une estimation d'experts, à moins qu'il ne soit vendu comme débris; en ce cas le montant de la vente sert de base. Pour éviter les frais résultant de l'estimation, le capitaine et les destinataires du chargement peuvent, par convention particulière, prendre pour base la somme assurée, déduction faite des dommages fortuits, si le navire est assuré, ou à défaut une valeur convenue. 2. La valeur du chargement est fixée d'après les règles prescrites par le paragraphe 73, en y comprenant les marchandises payées comme avarie commune. Si, avant d'entrer dans le port, les marchandises ont souffert des dommages non réputés avarie commune, leur valeur sera diminuée en proportion d'après une estimation ou une convention particulière; mais, si les dommages sont arrivés dans le port même, que ce soit celui d'une relâche forcée ou celui de la destination, il n'est accordé aucune diminution. Dans tous les cas le propriétaire peut abandonner les marchandises pour la contribution à l'avarie. Les monnaies, l'argent, l'or et les pierres précieuses ne contribuent que pour moitié de leur valeur. 3. Le fret, y compris l'indemnité payée d'après le paragraphe 69, n° 11, contribue pour la moitié de sa valeur. Si le navire n'arrive pas au lieu de sa destination, cette moitié ne sera calculée que jusqu'au lieu du déchargement.

§ 76. Sont exempts de contribution aux avaries communes, les objets ne pouvant être compris dans le chargement, comme les munitions de guerre et de bouche du navire, l'argent, les vêtements et autres hardes du capitaine, de l'équipage et des passagers.

§ 77. Almindeligt Havari bliver at opgjöre, hvor Reisen sluttes og Ladningen udlosses.

Syvende Capitel. Om Paaseiling og andet Sammenstöd af Fartöier. § 78. Naar Skibe blive paaseilede eller paa anden Maade stöde sammen, er den, som enten forsætlig eller ved Uagtsomhed har foraarsaget Ulykken, forpligtet til at erstatte Skaden paa begge Skibe og Ladninger. Som Uagtsomhed, der medförer saadant Ansvar, ansees det i Almindelighed, naar Ulykken er foraarsaget ved: 1. at Skibet i en Havn gaar til Anker paa et andet Sted eller maneuvrerer eller fortöier anderledes, end de i Havnen gjældende Regler medföre, eller at de Paalæg ikke efterkommes. som af rette Vedkommende gives; 2. at Skibet ikke var forsvarlig fortöiet, uagtet dertil var Anledning; 3. at Skibet uden Nödvendighed enten maneuvrerer eller gaar til Anker nærmere ved et andet Skib end tilbörligt; 4. at der paa et Skib, som ligger fortöiet eller for Anker, ikke stikkes Toug, uagtet det Fartöi, som kommer seilende, efter Havnens Beskaffenhed og god Sömandsskik burde kunne kræve, at der for samme gjordes Plads; 5. at der i Havn ikke holdes tilbörlig Vagt eller i Söen ikke saadant Udkig, som kan ergtes forsvarligt, eller at der ikke anbringes eller gives saadanne Tegn til Forebyggelse af Sammenstöd, som af Kongen forordnes eller som god Sömandsskik tilsiger; [1]) 6. at det Skib, som efter de af Kongen givne Regler for Fartöiers Styring burde bære af, ikke iagttager dette. [2]) I disse og andre lignende Tilfælde bör det ved at bedömme Skadens Tilregnelighed komme i Betragtning, hvorvidt der var Tid til Overlæg, eller om Beslutning pludselig maatte fattes. Skeer Sammenstöd mellem Seilfartöi og Dampskib, der er i Gang, bör Formodningen være for, at Uagtsomhed har fundet Sted fra Dampskibets Side.

§ 79. For den Skade, som ifölge foregaaende § er Skipper og Mandskab at tilregne, hefter Skibet

[1]) Se Lov af 28 Aug. 1854 med Note. [2]) Lov af 28 Sept. 1857 og det der Citerede.

§ 77. Le règlement des avaries communes se fait au lieu où le voyage s'achève et le chargement s'opère.

Chapitre 7. De l'abordage ou d'autres rencontres des navires. § 78. En cas d'abordage ou d'autres rencontres des navires, celui qui, volontairement ou par négligence, a été cause du malheur, est tenu de payer les dommages éprouvés par les deux navires et chargements. Comme faits de négligence entraînant une pareille responsabilité sont réputés les cas énoncés ci-après: 1. Si, dans un port, le navire en jetant l'ancre, en manoeuvrant ou en amarrant n'observe pas le règlement du lieu ou ne se conforme pas aux injonctions faites par les autorités du port; 2. Si le navire n'est pas solidement amarré, bien que l'amarrage ait été possible; 3. Si, sans nécessité, le navire manoeuvre ou jette l'ancre plus près qu'il ne convient d'un autre navire; 4. Si le navire amarré ou à l'ancre ne file pas les amarres ou le câble, bien que le navire qui entre puisse, en raison de la nature du port et conformément à l'usage, demander qu'on lui fasse place; 5. S'il n'est pas veillé, comme il convient, aux quarts et aux vigies, ou si on néglige les signaux prescrits par le Roi ou par l'usage pour éviter les abordages [1]); 6. Si le navire qui, d'après le règlement donné par le Roi pour la manoeuvre des navires, doit virer le premier, néglige cette précaution. [2]) Dans ces cas et d'autres de même nature on doit, lors du calcul des dommages, prendre en considération si l'on a eu le temps de délibérer ou non avant d'agir. En cas d'abordage entre les navires à voiles et les bateaux à vapeur qui sont en marche, la négligence est présumée avoir eu lieu de la part du bateau à vapeur.

§ 79. Le navire est affecté aux dommages qui d'après le paragraphe précédent peuvent être im-

[1]) Voir la Loi du 28 août 1854 et la note. [2]) Voir la Loi du 28 septembre 1857 et les citations.

paa samme Maade, som for Bodmeri efter de i § 101 givne Regler; dog maa Paatale, om den Skadelidende vil holde sig til Skibet, skee inden 6 Maaneder, efterat han er bleven vidende om, ved hvem Ulykken er foraarsaget.

§ 80. Er Paaseiling eller andet Sammenstöd ikke foraarsaget ved Forsæt eller Uagtsomhed fra nogen af Siderne, finder ingen Erstatning af Skaden Sted, men denne bæres af ethvert Skib for sig. Er der begaaet Feil paa begge Sider, har Retten efter den fra hver af Siderne stedfundne Forseelses Beskaffenhed og Sagens övrige Omstændigheder at bestemme, om og for hvor stor Deel Erstatning bör tilkjendes nogen af Parterne.

§ 81. Naar hensigtsmæssig Opoffrelse gjöres for at undgaae Sammenstöd, saasom naar Toug kappes eller deslige, bliver den Skade, som heraf er en Fölge, at fordele over Værdien af samtlige Skibe og Ladninger, til hvis Redning Opoffrelsen er gjort, dog med Forbehold af Enhvers Ret til Erstatning overensstemmende med §§ 78 og 79. Dersom den, der har gjort Opoffrelsen, ved sin Forseelse har fremkaldt Faren for Sammenstöd kan den Skade, som ved Opoffrelsen paaföres vedkommende Skib eller Ladning, ikke fordres fordeelt som ovenfor er sagt.

Ottende Capitel. Om Bjergning af forulykket Skib og Gods. § 82. Kommer Skib i Havsnöd, skulle Skipper og Mandskab arbeide af al deres Evne, for at afværge Ulykke og ikke forlade Skibet, saalænge der endnu er Haab om Redning. Viser det sig, at Redning ikke er mulig, og Faren er overhængende, saa at de nödes til at forlade Skibet, bör Skipper og Mandskab snarest muligt drage Omsorg for at bjerge Skib og Gods, deels ved selv at vende tilbage til Vraget, deels ved at skaffe fornöden Hjælp tilstede. For deres Arbeide ved Bjergning af forulykket Skib og Gods tilkommer der Skipper og Mandskab en passende Bjergelön overensstemmende med § 33. Endvidere kunne de forlange en billig Betaling, naar de, efterat Gods og Skibsinventarium er ilandbragt,

putés au capitaine ou à l'équipage, ainsi qu'au prêt à la grosse d'après les règles du paragraphe 101; toutefois, si la partie lésée veut s'en tenir au navire, l'action doit être intentée dans les six mois après qu'elle a appris par qui l'accident a été causé.

§ 80. Si l'abordage ne provient pas d'intention ou de négligence d'une des parties, le dommage est supporté, sans répétition, par chacun des navires en ce qui le concerne. S'il provient de la faute des deux parties, le tribunal, prenant en considération la nature de la faute commise des deux côtés et les autres circonstances de l'événement, fixera, s'il y a lieu, l'indemnité qui devra être payée à l'une des parties.

§ 81. En cas de sacrifices faits pour éviter un abordage, comme par exemple, si l'on coupe les câbles, le dommage qui en résulte sera réparti sur la valeur de tous les navires et chargements, pour le salut desquels les sacrifices ont eu lieu, sauf le recours réservé à chaque intéressé par les paragraphes 78 et 79. Si celui qui a fait le sacrifice, a provoqué par sa faute le danger d'abordage, il ne peut pas demander que le dommage fait au navire et au chargement soit réparti d'après les règles ci-dessus.

Chapitre 8. Du sauvetage des navires et marchandises naufragés. § 82. Si le navire est en danger, le capitaine et l'équipage doivent faire tous leurs efforts pour empêcher un malheur et ne pas abandonner le navire, tant qu'il reste quelque espoir de salut. Si le salut est jugé impossible et qu'un danger imminent contraigne le capitaine et l'équipage à abandonner le navire, ils doivent sans perdre de temps consacrer leurs soins au sauvetage du navire et des marchandises, soit en retournant eux-mêmes aux débris, soit en procurant les secours nécessaires. Pour le travail de sauvetage de navires et marchandises naufragés, il est dû au capitaine et à l'équipage une indemnité calculée conformément au paragraphe 33. Ils ont eu outre droit à une indemnité équi-

benyttes til at före Opsyn med samme eller transportere det videre.

§ 83. Naar et Skib tiltrænger Hjælp af Baade og Mandskab, skulle de Nærboende, saasnart de blive vidende herom, indfinde sig paa Stedet, for at tilbyde saadan Hjælp. Ved Redningen maa de dog ligesaalidt paatvinge Skipperen deres Tjeneste, som de maa negte deres Bistand paa den Grund, at en vis Betaling först skal være vedtagen. Grundbesidderen og andre Nærboende bör, naar de blive vidende om den indtrufne Ulykke, strax derom gjöre Anmeldelse til Lensmanden. Med Hensyn til Anmeldelse for Toldvæsenets Betjente forholdes efter den om Toldvæsenet gjældende Lovgivning.

§ 84. Naar Lensmanden, efter at have modtaget den i § 83 nævnte Anmeldelse, anseer det nödvendigt at indfinde sig paa Stedet, bör han efter bedste Evne bidrage til, at det skibbrudne Mandskab erholder forsvarlig Forpleining, og derhos bör han, forsaavidt det af Vedkommende ikke erklæres ufornödent, gaae Skipperen eller Styrmanden tilhaande under Bjergningen samt ved Forvaringen af det Bjergede. Er hverken Skipper eller Styrmand eller nogen anden af rette Vedkommende befuldmægtiget Mand tilstede, paaligger det Lensmanden selv at anordne, hvad der til Bjergning og Bevaring af Skib, Inventarium og Gods skjönnes at være hensigtsmæssigt, og navnlig skal han i dette Tilfælde i Overvær af 2 Mænd optage en fuldstændig Fortegnelse over det Bjergede. Er det Bjergede af ubetydelig Værdi og heller ikke andre Omstændigheder er forhaanden, som gjör Lensmandens Nærværelse hensigtsmæssig, kan han undlade at indfinde sig paa Stedet; men i dette Tilfælde bör han skaffe sig paalidelig Kundskab om det Indtrufne og være opmærksom paa enhver Mislighed, som maatte have fundet Sted enten under Bjergningen eller efter samme.

§ 85. Naar Skib indstrander forladt af Mandskabet, komme de i § 83 givne Bestemmelser ligesaa til Anvendelse med Hensyn til Grundbesidderens og andre Nærboendes Forpligtelse til at

table, si, après l'arrivée à terre des marchandises et des objets du bord, ils sont employés à les surveiller ou à les transporter plus loin.

§ 83. Lorsqu'un navire a besoin d'embarcations ou d'hommes, les habitants du voisinage devront, aussitôt qu'ils seront avertis, se rendre sur les lieux pour offrir leurs secours. Toutefois, pendant le sauvetage, ils ne devront ni contraindre le capitaine à accepter leurs services, ni refuser leur assistance sous prétexte de convenir d'abord d'une certaine indemnité. Le propriétaire du lieu et les habitants du voisinage sont tenus, aussitôt qu'ils ont reçu avis de l'événement, d'en faire la déclaration au lensmand (officier de police). Quant à la déclaration à faire aux employés de la douane on se conformera aux lois sur la douane.

§ 84. Si, après avoir reçu la déclaration prescrite par le paragraphe 83, le lensmand juge nécessaire de se rendre sur les lieux, il doit, autant qu'il dépend de lui, contribuer à assurer à l'équipage naufragé les soins nécessaires, et il doit en outre, si le capitaine ou le second ne le jugent pas inutile, leur prêter assistance pour le sauvetage et la garde des objets sauvés. En cas d'absence du capitaine et du second et d'un fondé de pouvoirs des parties intéressées, le lensmand en personne est tenu de prendre les dispositions convenables pour le sauvetage et la garde du navire, des apparaux et des marchandises, et en pareil cas il doit avant toute chose dresser, en présence de deux témoins, un état complet des objets sauvés. Si les objets sauvés sont de peu de valeur, et qu'il ne se présente pas d'autres circonstances qui nécessitent sa présence, le lensmand n'est pas tenu de se rendre sur les lieux; mais en ce cas il doit se procurer des renseignements exacts sur l'événement et examiner s'il ne s'est rien passé d'irrégulier pendant ou après le sauvetage.

§ 85. En cas d'échouement d'un navire abondonné, les prescriptions du paragraphe 83 seront également appliquées en ce qui concerne l'obligation imposée au propriétaire et aux voisins de se

indfinde sig paa Stedet og anmelde det Indtrufne for Lensmanden. I Lensmandens Fraværelse skulle de Tilstedeværende handle efter bedste Skjönnende, saaledes som de tröste sig til at forsvare; men saasnart Lensmanden kan komme tilstede, har han at anordne Bjergningen og hvad dermed staar i Forbindelse, overensstemmende med § 84. Det Samme gjælder, naar Gods eller Skibsinventarium inddriver paa Stranden; dog har i dette Tilfælde Lensmanden ikke i Almindelighed at indfinde sig paa Stedet, naar Godset er af ubetydelig Værdi, hvorimod det midlertidig tages under Forvaring af Bjergerne og Indberetning gjöres til Lensmanden. Komme Toldvæsenets Betjente tilstede förend Lensmanden, bör de forelöbig iagttage, hvad der ellers vilde paaligge ham, og i alle Tilfælde bör de, saavidt det er fornödent, være Lensmanden behjælpelige. Naar nogen Ulykke som i denne eller de foregaaende §§ meldt, er indtruffet, har Lensmanden derom at gjöre fuldstændig Indberetning til Fogden, og navnlig forsaavidt intet Mandskab medfölger, at indsende den optagne Fortegnelse over de bjergede Gjenstande med Opgave over de Mærker, som kunne lede til at udfinde Eierne.

§ 86. Forsömmer nogen Grundbesidder at gjöre de i §§ 83 og 85 omhandlede Anmeldelser, skal han erlægge en Mulct af 2 til 10 Speciedaler, der tilfalder Statskassen.

§ 87. Naar Ladning eller Inventarium maa ilandbringes, og samme vilde tage Skade ved at henligge under aaben Himmel, ere de nærmest Boende mod en billig Erstatningforpligtede til at overlade det fornödne Rum hertil. Opstaar der Tvist om Störrelsen af den Erstatning, der herfor tilkommer dem, bestemmes Erstatningen af Amtmanden.

§ 88. Det paaligger Fogden, saasnart han modtager Lensmandens Indberetning, at træffe de Foranstaltninger, som han efter Tilfældets Beskaffenhed finder hensigtsmæssige, og især at lade anstille nöiagtige Undersögelser, dersom der er Formodning om, at nogen Mislighed er forövet. Dersom han med Hensyn til det bjergede Godses be-

1860.

rendre sur les lieux et de faire au lensmand la déclaration de l'événement. En cas d'absence du lensmand les personnes présentes prendront les mesures qu'elles croiront de nature à mettre leur responsabilité à couvert; mais aussitôt arrivé, le lensmand doit organiser le sauvetage et les mesures qui en sont la conséquence, conformément au paragraphe 84. Il en est de même, si des marchandises ou des objets du bord sont jetés sur le rivage; toutefois en ce cas le lensmand n'est pas absolument tenu de se rendre sur les lieux, quand les marchandises sont de peu de valeur; mais elles sont placées sous la garde provisoire des hommes occupés au sauvetage et un rapport sur l'état des choses est fait au lensmand. Si les employés de la douane arrivent sur les lieux avant le lensmand, ils doivent à sa place prendre les mesures nécessaires, et dans tous les cas ils sont tenus, si besoin en est, de prêter assistance au lensmand. En cas de malheur de la nature de ceux énoncés dans ce paragraphe et le précédent, le lensmand doit en faire un rapport exact au foged, et notamment, en cas d'absence de l'équipage, lui transmettre l'état des objets sauvés avec indication des marques qui peuvent servir à découvrir les propriétaires.

§ 86. Si un propriétaire omet de faire les déclarations prescrites par les paragraphes 83 et 85, il paiera au Trésor public une amende de 2 à 10 speciedaler.

§ 87. Si les marchandises ou les apparaux du navire sont transportés à terre et qu'ils ne puissent rester à decouvert, les habitants du voisinage sont tenus, moyennant une indemnité équitable, de fournir l'espace nécessaire pour les abriter. S'il s'élève des difficultés sur le chiffre de cette indemnité, elle sera fixée par l'amtmand (préfet).

§ 88. Le foged est tenu, aussitôt après avoir reçu le rapport du lensmand, de prendre les mesures exigées par la nature de l'événement, et il doit avant tout faire une enquête exacte, s'il y a présomption d'irrégularité. Si, à cause de la grande valeur et de l'état des marchandises sauvées ou en raison d'autres circonstances, il juge

tydelige Værdi og Tilstand eller andre Omstændigheder finder det nödvendigt, skal han selv begive sig til Stedet. Han bör om Sagen strax gjöre Indberetning til Amtmanden.

§ 89. Fölger Skipperen ikke med det bjergede Gods og sammes Eier heller ikke har Commissionair paa Stedet, tilkommer det Amtmanden at afgjöre, om Godset skal opbevares, eller om det, uden at oppebie, hvorvidt en Eier melder sig, maa bortsælges ved Auction. Herved skal især tages Hensyn til, om Godset vil lide Skade ved længere Henliggen, eller om dets Opbevaring vilde medföre uforholdsmæssige Omkostninger, og der derhos er Anledning til at sælge det for antagelig Priis.

§ 90. Haves der Kundskab om, hvem der er Eier af det Bjergede, bör Amtmanden drage Omsorg for, at denne erholder fornöden Underretning; men kan Eieren ikke udfindes, udfærdiger Amtmanden en Bekjendtgjörelse, indeholdende en Angivelse af de bjergede Gjenstande og de Mærker, paa hvilke de kunne gjenkjendes. Denne Bekjendtgjörelse indrykkes 3de Gange i de Tidender, som for Proclamata ere eller blive bestemte, medmindre Gjenstanden er af saa liden Værdi, at Omkostningerne ved Bjergningen og Indrykkelsen ikke vilde efterlade en passende Bjergelön, i hvilket Tilfælde det Bjergede kan afstaaes til Finderen med Fritagelse for deraf at erlægge Told. Melder Eieren sig inden 1 Aar efter sidste Bekjendtgjörelse, udleveres det Bjergede eller, forsaavidt det er solgt, sammes Værdi til ham eller hans Befuldmægtigede, mod at han betaler Bjergelön og andre Omkostninger. Melder Ingen sig inden den anförte Tids Forlöb, bliver det Bjergede, saavidt det ikke allerede er skeet, at bortsælge ved Auction, og Belöbet med Fradrag af Bjergelön og Omkostninger at indsætte i Norges Bank. Herfra kan det endnu tilbagefordres inden 5 Aar at regne fra Bekjendtgjörelsen; men efter denne Tids Forlöb tilfalder Belöbet Statskassen.

§ 91. Kunne Parterne ikke i Mindelighed forenes om Bjergelön, bliver denne, naar Værdien

sa présence nécessaire, il se rendra lui-même sur les lieux. Il fera immédiatement à l'amtmand son rapport sur l'événement.

§ 89. Si le capitaine n'accompagne pas les marchandises, et si le propriétaire n'a pas de commissionnaire sur les lieux, il appartient à l'amtmand de décider si les marchandises doivent être conservées ou si, sans attendre que le propriétaire se présente, elles doivent être vendues aux enchères publiques. En ce cas il doit avant tout examiner si les marchandises peuvent être conservées sans dommage et sans frais trop considérables, et si l'occasion se présente de les vendre à un prix raisonnable.

§ 90. Si le propriétaire des objets sauvés est connu, l'amtmand doit avoir soin de lui fournir les renseignements nécessaires; mais s'il est inconnu, l'amtmand doit faire une annonce publique énonçant les objets sauvés et les marques qui peuvent les faire reconnaître. Cette annonce est insérée 3 fois dans les journaux chargés des publications officielles, à moins que la valeur des objets ne soit tellement minime que les frais du sauvetage et des annonces absorberaient la somme à réserver pour indemnité aux hommes employés au sauvetage; en ce cas les objets peuvent être abandonnés à celui qui les a trouvés avec exemption d'en payer les droits de douane. Si le propriétaire se présente dans l'année de la dernière annonce, les objets sauvés, ou, s'ils ont été vendus, leur valeur, lui seront délivrés, soit à lui, soit à son fondé de pouvoirs, à condition qu'il paiera l'indemnité et les autres frais du sauvetage. Mais si personne ne se présente avant l'expiration de ce délai, les objets conservés seront vendus aux enchères publiques, et le produit de cette vente, déduction faite de l'indemnité et des frais, sera placé à la Banque de Norvège. Cette somme peut encore être réclamée dans les cinq années à compter de l'annonce; mais à l'expiration de ce délai, elle appartient au Trésor public.

§ 91. Lorsque les parties ne peuvent pas s'accorder à l'amiable, l'indemnité pour le sauvetage sera

af det Bjergede ikke overstiger hundrede Speciedaler, at bestemme af Amtmanden. Er det Bjergedes Værdi större, bliver Sagen i Mangel af mindelig Overenskomst at afgjöre ved et Skjön af Retten. Endog om Overenskomst er truffen angaaende Bjergelönnen, kan Retten efter Andragende fra Skipperen eller Eierne af det Bjergede ved sit Skjön deri gjöre Forandring, naar Overenskomsten er indgaaet för, under eller inden 24 Timer efter Bjergningen, og den findes at indeholde mærkelig ubillige Bestemmelser. Ved at fastsætte Bjergelönnens Störrelse bör der væsentligen tages Hensyn til: a. hvorvidt Bjergningen har været forbunden med særdeles Fare og Anstrængelse for Bjergerne; b. om Bjergerne have lidt Skade enten paa deres Helbred eller paa de af dem benyttede Redskaber; c. om Skibet var forladt af Mandskabet, i hvilket Tilfælde Bjergelönnen bör bestemmes noget rundeligere; d. om det Bjergede har været af betydelig Værdi og været udsat for overhængende Fare, af hvilken det ved Bjergernes Mellemkomst er reddet. De Skjön af Retten, hvorved Bjergeløn fastsættes, uden eller med Prövelse af en foregaaende Overenskomst mellem Parterne, kunne indankes til Höiesteret overensstemmende med § 131, hvorimod Overskjön med dobbelt Antal Mænd ikke i disse Tilfælde finde Sted.

§ 92. Findes forulykket Gods eller Skib, som er forladt af Mandskabet, flydende paa Söen eller sunket i samme, er Enhver, som indbjerger saadant Gods eller Skib, forpligtet til strax at gjöre Anmeldelse derom til Lensmanden eller nærmeste Övrighed, hvorefter der videre bliver at forholde saaledes, som i §§ 85, 88, 89 og 90 er bestemt, saavidt herom bliver Spörgsmaal. Bjergelönnen bestemmes efter Reglerne i § 91, dog saaledes, at den ikke lettelig bör sættes lavere end en Fjerdepart eller höiere end en Halvpart af det Bjergedes Værdi. I dette Tilfælde bestemmer Amtmanden paa den fraværende Parts Vegne, hvorvidt det af Retten afgivne Skjön for det Bjergedes Regning skal indankes for Höiesteret.

fixée par l'amtmand, si la valeur des objets sauvés ne dépasse pas 100 species. Si la valeur dépasse cette somme, la question sera, à défaut de convention à l'amiable, décidée par l'estimation du tribunal. Même en cas de convention sur cette indemnité, le tribunal peut, sur la demande du capitaine ou des propriétaires des objets sauvés, y apporter des modifications, si la convention a été faite avant ou pendant les 24 heures du sauvetage, et si elle renferme des dispositions inéquitables. Pour fixer le montant de cette indemnité il faut avant tout examiner: a. Si le sauvetage a entraîné pour les hommes des dangers et des efforts extraordinaires; b. Si les sauveurs sont tombés malades ou si leurs outils ont été endommagés; c. Si le navire était abandonné de l'équipage; en ce cas l'indemnité doit être fixée un peu plus largement; d. Si les objets sauvés ont été de grande valeur et exposés à un danger imminent dont l'arrivée des sauveurs les a tirés. Conformément au § 131 les parties peuvent en appeler à la cour suprême des expertises de l'autorité judiciaire qui ont pour but de fixer l'indemnité, qu'il y ait ou non une convention antérieure; mais une nouvelle expertise faite par un double nombre d'experts ne peut avoir lieu dans ces circonstances.

§ 92. Si des marchandises ou des navires naufragés, abandonnés de l'équipage, sont trouvés flottants ou coulés à fond, toute personne qui sauve ces débris, est tenu d'en faire immédiatement la déclaration au lensmand où à l'autorité la plus proche, après quoi il sera procédé, s'il y a lieu, suivant les prescriptions des paragraphes 85, 88, 89 et 90. L'indemnité pour le sauvetage est fixée d'après les règles du paragraphe 91; toutefois elle ne doit pas, sans raison particulière, être fixée à moins du quart ou à plus de la moitié de la valeur des objets sauvés. En ce cas l'amtmand décide, pour la partie absente, si pour le compte des objets sauvés il doit en être appelé à la cour suprême de l'expertise faite par l'autorité judiciaire.

1860. 1860.

§ 93. Kunne Bjergerne indbyrdes ikke blive enige om den Andeel af Bjergelönnen, som tilkommer Enhver af dem, bliver ogsaa dette i Almindelighed at bestemme ved Skjön af Amtmanden eller Retten efter § 91 i Forhold til den Virksomhed eller Duelighed, som Enhver har vist, de Redskaber, som han har medbragt og benyttet, og den Fare, for hvilken han har været udsat. Er Bjergningen foregaaet i Söen ved Seilskib, tilkommer dette, foruden Erstatning for den Skade, som det maatte have lidt, en Halvpart af Bjergelönnen, naar et Skib er bjerget, og i andre Tilfælde en Trediepart. Den övrige Bjergelön fordeles i dette Tilfælde mellem Skipper og Mandskab i Forhold til deres Hyre.

§ 93. Si les sauveurs ne peuvent tomber d'accord entre eux sur la part de l'indemnité revenant à chacun, la question sera en règle générale décidée par l'estimation de l'amtmand ou de l'autorité judiciaire d'après le paragraphe 91, en proportion de l'activité et de l'habileté de chacun, des outils apportés et employés et du danger auquel il a été exposé. Un navire à voiles qui opère un sauvetage en mer a droit à la moitié de l'indemnité, si le navire est sauvé, et si non au tiers, sans compter l'indemnité pour les dommages qu'il a éprouvés. Le reste de l'indemnité est distribué entre le capitaine et l'équipage en proportion de leurs loyers.

§ 94. For Bjergelön og andre med Bjergningen forbundne Omkostninger hefte de bjergede Gjenstande. Dersom Bjergelön og Omkostninger fælles angaa flere bjergede Gjenstande, der tilhöre forskjellige Eiere, uden at det lader sig bestemme, hvormeget der vedkommer hver enkelt, blive samme at fordele over samtlige Gjenstande efter deres Værdi.

§ 94. Les objets sauvés sont affectés à l'indemnité et aux autres frais occasionnés par le sauvetage. Si l'indemnité et les frais concernent en même temps plusieurs objets sauvés appartenant à plusieurs propriétaires, sans qu'il soit possible de décider la part de chacun, ils seront répartis sur tous les objets en proportion de leur valeur.

Niende Capitel. Om Optagelse af Penge paa Skib, Fragt og Ladning ved Bodmeri eller paa anden Maade. § 95. Befindes de Midler, som Skipperen for Rederen har ihænde, paa Grund af Söskade, Opbringelse, usædvanlig lang Reise og derved bevirket Mangel paa Proviant eller anden uforudseet Begivenhed utilstrækkelige til Reisens Fortsættelse, og der ikke er Anledning til at indhente Redernes Bestemmelse, bör Skipperen enten söge at reise Penge paa disses Credit, saasom ved at trække Vexel paa dem eller deres Commissionair, eller han bör henvende sig til Ladningens Eiere eller Commissionairer, forsaavidt dertil er Anledning, og indhente deres Bestemmelse, om de paa Fragten og de Udgifter, som forövrigt falde Ladningen tillast, ville forskyde den Sum, som til Reisens Fortsættelse udfordres. Kunne de til Reisens Fortsættelse uomgjængelig fornödne Penge ikke paa nogen af disse Maader tilveiebringes, og

Chapitre 9. Des emprunts sur le navire, le fret et le chargement par contrat à la grosse ou autrement. § 95. Si, en cas d'avaries, de prise, de manque de victuailles par suite de la prolongation insolite du voyage, ou d'autre événement imprévu, les ressources que le capitaine tient de l'armateur sont insuffisantes pour la continuation du voyage, et s'il n'y a pas moyen de demander l'avis des armateurs, le capitaine doit chercher à se procurer des fonds sur leur crédit, en tirant des lettres de change sur eux ou sur leur commissionnaire, ou bien s'adresser, s'il le peut, aux propriétaires ou aux commissionnaires du chargement en leur demandant d'avancer, sur le fret et les autres frais à la charge de la cargaison, la somme nécessaire à la continuation du voyage. S'il est impossible de se procurer ainsi cette somme, et si le capitaine ne peut trouver des fonds à meilleur marché, en vendant, par exemple, des ob-

Skipperen heller ikke kan finde nogen anden billigere Udvei, saasom ved Salg af Redernes Gods til en efter Omstændighederne antagelig Priis, maa han optage disse Penge paa Bodmeri.

§ 96. Störrelsen af Præmien for Bodmerilaan er ikke bunden til den sædvanlige Rente.

§ 97. Bodmerilaan kan paaheftes Skib, Fragt og Ladning; dog paaligger det Skipperen saavidt muligt at iagttage, at Laanet optages paa Skib og Fragt alene, naar Pengene skulle anvendes til Udgifter, som Skibet bör udrede, ligesom han omvendt er berettiget til paa antagelige Vilkaar at forbodme Ladningen alene, saafremt de Udgifter, til hvis Dækkelse Laanet skal tjene, udelukkende vedkomme denne. Tilveiebringer Nogen selv det paa ham faldende Bidrag, bör hans Part, være sig af Skib, Fragt eller Ladning, fritages for Bodmeriheftelser, medmindre det er umuligt paa saadanne Betingelser at erholde et antageligt Laan.

§ 98. Bodmeribrevet bör indeholde Opgave af den laante Capital og den for samme betingede Præmie, Angivelse af de forbodmede Gjenstande og den Reise, for hvilken Pengene ere laante, samt Stedet, hvor de skulle tilbagebetales, saavelsom de övrige Betingelser, om hvilke Parterne ere blevne enige. Ere flere Exemplarer af et Bodmeribrev udstedte, i hvilket Tilfælde ethvert Exemplar bör angive de udstedte Exemplarers Antal, have de övrige tabt deres Gyldighed, naar det ene er indfriet.

§ 99. Bodmericreditor kan ikke fordre Mere, end hvad der kan udbringes af det Forbodmede, forsaavidt ikke Skipper, Reder eller Ladningseier ved nogen særlig Forpligtelsesgrund har paadraget sig personligt Ansvar. I Overeensstemmelse hermed taber Bodmericreditor sin Fordring efter Bodmeribrevet, dersom den forbodmede Gjenstand under den i Bodmeribrevet bestemte Reise aldeles gaar tabt ved Söskade, Ildvaade, Opbringelse eller anden ulykkelig Hændelse. Opoffres en forbodmet Gjenstand under saadanne Omstændighe-

jets appartenant aux armateurs à un prix raisonnable, il doit faire un emprunt à la grosse.

§ 96. Le profit maritime n'est pas soumis à l'intérêt fixé par la loi.

§ 97. Les emprunts à la grosse peuvent être affectés sur le navire, sur le fret et sur le chargement; toutefois le capitaine doit autant que possible n'affecter à l'emprunt que le navire et le fret seuls, si l'argent doit être employé aux frais qui sont à la charge du navire; mais si, au contraire, les frais à faire concernent exclusivement le chargement, il est en droit d'emprunter à des conditions raisonnables sur le chargement seul. Si quelqu'un des intéressés fournit lui-même la somme à laquelle il est tenu, sa part du navire, du fret ou du chargement ne doit pas être affectée au prêt à la grosse, à moins qu'il ne soit impossible de faire un emprunt raisonnable à ces conditions.

§ 98. Le contrat à la grosse doit énoncer: le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime, les objets affectés au prêt, le voyage pour lequel le prêt a lieu, le lieu du remboursement et les autres conditions stipulées entre les parties. Si le contrat à la grosse est fait en plusieurs originaux dont le nombre est mentionné dans chacun, l'acquittement de l'un annulle les autres.

§ 99. Le prêteur à la grosse ne peut pas réclamer plus que le produit des objets affectés au prêt, à moins que le capitaine, l'armateur ou le propriétaire du chargement n'ait encouru, par une raison particulière, une responsabilité personnelle. Par conséquent, le prêteur à la grosse perd le droit acquis par le contrat, si l'objet affecté au prêt périt par avarie, incendie, prise ou autre sinistre, pendant le voyage indiqué au contrat. Si, en cas de sacrifice, l'objet affecté au prêt à la grosse est payé comme avarie commune, le

der, at den bliver at erstatte som almindeligt Havari, indtræder Bodmericreditor i den herved begrundede Erstatningsret.

§ 100. Naar Skibet er ankommet til det i Bodmeribrevet bestemte Sted, bör den laante Capital tilligemed Præmien betales inden den fastsatte Tid eller, dersom ingen vis Tid i Bodmeribrevet er angivet, inden 14 Dage efter Ankomsten. Maa Reisen paa Grund af indtrufne Omstændigheder sluttes paa et andet Sted, end det i Bodmeribrevet nævnte, skal Betaling her paa samme Maade erlægges. Er der Anledning til at befrygte, at de forbodmede Gjenstande skulle blive forrykkede, kan Bodmericreditor fordre, at der skal stilles betryggende Sikkerhed, og i Mangel heraf kan han belægge dem med Arrest. Endvidere kan han ved Terminens Udlöb i Mangel af Betaling forlange de forbodmede Gjenstande eller saa Meget deraf, som udfordres til at dække Bodmerifordringen, overleveret til sig og i samme gjöre sig betalt gjennem Salg ved offentlig Auction. Af Bodmeripenge, som ikke i rette Tid betales, bliver der fra Forfaldsdagen at svare Renter, der beregnes saavel af Capital, som af den ifölge § 96 betingede Præmie.

§ 101. Foruden de nedenfor i §§ 105 og 106 samt § 79 nævnte Fordringer, regnes Bidrag til almindeligt Havari lige med Bodmeri. Ordenen mellem disse Fordringer, hvad enten det er Bodmerifordringer i egentligt Forstand eller saadanne, som med dem regnes lige, bestemmes efter Tidsfölgen, saaledes at de yngre gaa forud for de ældre. Ere de stiftede i Anledning af samtidig indtrufne Begivenheder, have de lige Ret. Bodmeri og andre Fordringer, som dermed ere satte i Classe, staa derimod tilbage for: a. Bjergelön saavelsom Lodspenge og andre Omkostninger, der paa Bestemmelsesstedet falde de forbodmede Gjenstande tillast, og b. Skipperens og Mandskabets Hyre overensstemmende med § 37. Af disse Fordringer gaa de under Bogstav a foran de under Bogstav b nævnte. Sædvanlig Panteret i

prêteur à la grosse acquiert un droit à l'indemnité qui en résulte.

§ 100. Quand le navire est arrivé au lieu indiqué dans le contrat à la grosse, le capital prêté et le profit maritime doivent être remboursés dans le délai fixé, ou, si le contrat n'énonce pas de délai, dans les quinze (14) jours de l'arrivée. Si, en raison des événements, le voyage se termine dans un lieu autre que celui énoncé dans le contrat, le remboursement doit s'y faire. S'il y a lieu de craindre que les objets affectés au prêt à la grosse ne soient déplacés, le prêteur peut exiger une caution solvable, et à défaut les faire frapper d'arrêt. Il peut en outre, à défaut de remboursement, à l'expiration du délai, exiger la remise entre ses mains des objets en totalité ou en partie, et il peut en faire vendre aux enchères publiques jusqu'à concurrence du montant de sa créance. À compter du jour de l'échéance il sera dû des intérêts du prêt à la grosse non remboursé, calculés et sur le capital et sur le profit stipulé d'après le paragraphe 96.

§ 101. Outre les créances énoncées aux paragraphes 105 et 106 ci-après et 79, les créances pour avaries communes sont privilégiées au même rang que les prêts à la grosse. L'ordre de ces créances, qu'il s'agisse de prêts à la grosse proprement dits ou de créances privilégiées au même rang, est fixé d'après leur date, les plus récentes étant préférées aux plus anciennes. Les créances tirant leur origine d'événements simultanés sont privilégiées au même rang. Mais les prêts à la grosse et les autres créances privilégiées au même rang ne sont classés qu'après: a. L'indemnité pour le sauvetage, les pilotages et autres frais qui, au lieu de la destination, tombent à la charge des objets affectés au prêt à la grosse; b. Les loyers du capitaine et de l'équipage conformément au paragraphe 37. Les cré-

Skib eller Ladning staar tilbage for Bodmeri og de övrige i nærværende § nævnte Fordringer.

§ 102. Maa Reisen paa Grund af indtrufne Omstændigheder sluttes paa et andet Sted end det i Bodmeribrevet nævnte Bestemmelsessted, er Skipperen forpligtet til strax derom at give Bodmericreditor Underretning. Bodmericreditor taber enhver Ret efter Bodmeribrevet, dersom han ikke gjör samme gjældende inden 1 Aar efter Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet, eller, forsaavidt Reisen maa sluttes paa et andet Sted, inden 1 Aar, efter at han derom har modtaget Underretning.

§ 103. Har Skipperen uden skjellig Grund forandret den i Bodmeribrevet bestemte Reise, eller har han svigagtig angivet de forbodmede Gjenstande til en höiere Værdi, end de virkelig havde, og derved bevæget Nogen til at laane en större Sum paa samme, eller har han gjort sig skyldig i anden Svig i Anledning af Bodmeribrevet, kan den laante Capital samt den betingede Præmie strax hos ham indfordres. Forliser Skibet formedelst hans aabenbare Forseelse, er han paa lige Maade ansvarlig. Det Samme gjælder med Hensyn til Rederne og Ladningseierne, dersom disse ved lignende Adfærd have foranlediget Tab for Bodmericreditor.

§ 104. Dersom den Reise, for hvilken Bodmerilaan optages, aldeles ikke foregaar, bliver den laante Capital strax at tilbagebetale med Tillæg af Renter og 2 Procent Provision, men uden Præmie. Er Skibet derimod afseilet, maa den betingede Præmie uden Afkortning tilsvares, om end Reisen senere opgives.

§ 105. Naar Skipperen befinder sig i det Tilfælde, som i § 95 er omhandlet, og han ikke uden særdeles betydelige Opoffrelser kan forskaffe sig Penge, enten ved Bodmerilaan, ved Afhændelse af Redernes Gods eller paa anden Maade, tilstedes det ham i et saadant yderste Nödstilfælde ved Salg af en Deel af den en fremmed Eier tilhörende Ladning at tilveiebringe de uomgjæn-

ances énoncées lettre a sont préférées à celles énoncées lettre b. Les créances hypothécaires sur le navire ou le chargement sont rangées après les prêts à la grosse et les autres créances énoncées dans le présent paragraphe.

§ 102. Si, en raison des événements, le voyage se termine dans un lieu autre que celui indiqué dans le contrat à la grosse, le capitaine est tenu d'en donner avis immédiat au prêteur à la grosse. Le prêteur à la grosse perd les droits acquis par le contrat, s'il ne les fait pas valoir dans l'année de l'arrivée du navire au lieu de sa destination, ou, si le voyage se termine dans un autre lieu, dans l'année du jour où il en a reçu avis.

§ 103. Si, sans raison plausible, le capitaine fait un autre voyage que celui indiqué dans le contrat à la grosse, s'il emprunte frauduleusement une somme excédant la valeur réelle des objets affectés, ou s'il se rend coupable de quelque autre fraude à l'occasion du contract, le remboursement immédiat du capital prêté et du profit stipulé peut être exigé. Il encourt la même responsabilité, s'il est évident que le navire a fait naufrage par sa faute. Les mêmes règles s'appliquent aux armateurs et aux propriétaires du chargement, si, par une conduite semblable, ils causent des pertes au prêteur à la grosse.

§ 104. Si le voyage, pour lequel l'emprunt à la grosse est contracté, n'as pas lieu, le capital prêté sera immédiatement remboursé avec intérêts et deux pour cent de provision, mais sans profit maritime. Si, au contraire, la rupture a lieu après le voyage commencé, le profit maritime sera payé sans déduction.

§ 105. Si le capitaine se trouve dans le cas prévu par le paragraphe 95, et s'il ne peut, sans sacrifices très-considérables, se procurer de l'argent, soit en vendant des objets appartenant aux armateurs, soit autrement, il est autorisé, en cas de nécessité absolue, à se procurer les ressources indispensables en vendant une partie du chargement appartenant à un propriétaire étranger au

gelig nödvendige Midler. For den Fordring, som herved opstaar, har Eieren af de solgte Varer Ret til at holde sig til Skib, Fragt og det övrige Gods overensstemmende med § 101. Værdien af de solgte Varer beregnes efter Reglerne i § 73. Om det foretagne Salg meddeles Varernes Eier eller, om denne ikke kjendes, Afladeren strax Underretning.

§ 106. Har Skipperen for at undgaae Bodmerilaan til Reisens Fortsættelse enten gjort Udlæg af egne Midler eller paadraget sig Forpligtelser, være sig ved at trække Vexel eller paa anden Maade, tilkommer der ham til Betryggelse for hans Fordring paa Rederiet Panteret med Fortrin som for Bodmeribrev i Skib, Fragt samt i Ladning, saavidt denne er Rederens Eiendom. Samme Ret indrömmes Skipperen for Bodmeribrev, som han af egne Midler har indfriet, forsaavidt som dette er forbindende for Rederiet. Den Fortrinsret, der ifölge foranstaaende Bestemmelser tilkommer Skipperen i Skib, Fragt og Gods, skal han, om disse Gjenstande ere forulykkede, og Rederens Bo er overgivet til Skiftebehandling, kunne gjöre gjældende i deres Forsikkrigssum, saafremt derover ikke allerede er truffet Forföielse paa en for Boet forbindende Maade. Paatales de Fordringer, som denne § omhandler, ikke inden 6 Maaneder, efterat Skibet er kommet tilbage til Hjemstedet, bortfalder deres Fortrinsret.

§ 107. Efterat et Skib har indtaget i det Mindste en Fjerdepart af Ladningen, maa Udlæg, Arrest eller Forbud for Gjæld ikke uden Befragternes Samtykke ske med den Virkning, at Reisen derved standses. En Retsforfölgning, som kun angaar nogle Rederes Parter af Skibet, maa under ingen Omstændigheder til de andre Rederes Skade standse dette. I begge Tilfælde kan Skibet dog standses for Gjæld, stiftet i Anledning af Reisen, saavelsom for Bodmerifordringer eller andre Hæftelser, der efter § 101 ere satte foran eller ved Siden af disse.

Tiende Capitel. Straffebestemmelser. § 108.

navire. Pour la créance qui en tire son origine, le propriétaire des marchandises vendues a recours sur le navire, le fret et les autres objets conformément au paragraphe 101. La valeur des marchandises est fixée d'après les règles prescrites par le paragraphe 73. Il est donné avis immédiat de la vente au propriétaire du chargement ou, s'il n'est pas connu, au chargeur.

§ 106. Si le capitaine, pour éviter d'emprunter à la grosse pour la continuation du voyage, a fait des avances de son propre fonds, ou s'il a contracté des obligations, soit en tirant des lettres de change, soit autrement, il a, en garantie de sa créance sur les armateurs, droit d'hypothèque privilégiée, au même rang que le contrat à la grosse, sur le navire et le fret ainsi que sur le chargement, si celui-ci est la propriété des armateurs. Le même droit est accordé au capitaine pour l'emprunt à la grosse payé de son propre fonds, si toutefois l'emprunt est obligatoire pour les armateurs. Si le navire, le fret et le chargement sont perdus, et que l'armateur ait fait faillite, le capitaine peut faire valoir son privilége sur les sommes assurées, à moins qu'il n'en soit déjà disposé d'une manière obligatoire pour la faillite. Si l'action en paiement des créances mentionnées par ce paragraphe n'est pas intenté dans les six mois du retour du navire au lieu de son domicile les priviléges qui y sont attachés s'éteignent.

§ 107. Après qu'un navire a embarqué le quart au moins de sa cargaison, le voyage ne peut être arrêté, sans le consentement du chargeur, par suite de saisies, d'arrêts ou d'interdictions pour dettes. En aucun cas, une action en justice qui ne concerne que les parts de quelques armateurs, ne doit arrêter le voyage au préjudice des autres. Toutefois, dans ces deux hypothèses, le navire peut être arrêté à raison de dettes contractées pour le voyage, ainsi que d'emprunts à la grosse ou d'autres créances qui, d'après le paragraphe 101, ont privilége avant ces emprunts ou au même rang qu'eux.

Chapitre 10. De la pénalité. § 108. Tout

Naar en Skipper a. forhyrer Nogen, som ham vitterlig er forhyret til en Anden, b. uden Nödvendighed optager Penge paa Bodmeri, c, gaar tilsös, uden at Skibet er forsynet med forsvarlig og tilstrækkelig Proviant, eller d. i andre Maader gjör sig skyldig i grov eller oftere gjentaget Skjödeslöshed eller Efterladenhed i de Pligter, der med Hensyn til Skib eller Ladning paaligge ham, ansees han med Böder.

§ 109. Med Böder eller Fængsel ansees Skipperen og Styrmanden, naar de behandle Mandskabet med ubillig Haardhed, og med samme Straf Skipperen, naar han misbruger sin Ret til at tildele Mandskabet Revselse. Hvis Skipperen eller Styrmanden gjör Vane af at overskjælde eller bruge forhaanende Ytringer imod sine Underordnede, straffes han med Böder.

§ 110. Dersom Skipperen eller nogen af Mandskabet forlader Skibet, naar det er i Havsnöd eller anden Fare, uden at iagttage, hvad § 82 tilholder, eller hvad der iövrigt paaligger ham som brav Sömand, ansees han med Fængsel eller Strafarbeide i 5te Grad.

§ 111. Naar nogen af Mandskabet a. findes beruset under Skibets Tjeneste, eller naar Tjenesten ham vitterlig forestaar; b. ombord i Skibet eller i dets Tjeneste indlader sig i Klammeri eller paa anden Maade över Ufred; c. gaar fra Skibsborde uden Skipperens Tilladelse eller, naar han har faaet saadan Tilladelse, ikke vender tilbage til rette Tid, straffes han med Böder; men med Böder eller Fængsel, naar han d. omgaaes uforsigtig med Ild og Lys, saa at Skib eller Ladning udsættes for Fare; e. forsömmer at holde Udkig, naar dette er ham paalagt, befindes sovende, naar han er sat paa nogen særskilt Post, saasom ved Roret, eller paa anden Maade viser grov eller oftere gjentaget Skjödeslöshed i Skibets Tjeneste; f. undlader at tiltræde sin Tjeneste efter Hyrecontractens Medför, eller g. forhyrer sig for en Tid, da han staar under ældre Hyrecontract.

§ 112. Den, som römmer fra Skibet, straffes

capitaine qui a. engage un homme qui, à sa connaissance, a déjà contracté un engagement, b. emprunte, sans nécessite, à la grosse, c. commence le voyage sans avoir pourvu le navire d'approvisionnements de bouche suffisants ou d. se rend autrement coupable de faits de négligence ou de paresse graves ou réitérés dans l'accomplissement de ses devoirs en ce qui concerne le navire ou le chargement, sera passible d'une amende.

§ 109. Tout capitaine ou second qui traite les gens de l'équipage avec une injuste sévérité, est puni d'amende ou d'emprisonnement. La même peine est prononcée contre tout capitaine qui abuse de son droit d'infliger des châtiments à l'équipage. Tout capitaine ou second qui a coutume d'injurier ou d'insulter ses inférieurs, est passible d'une amende.

§ 110. Tout capitaine ou homme de l'équipage qui, en présence d'un péril quelconque, abandonne le navire sans observer les prescriptions du paragraphe 82, ou sans remplir les devoirs de tout brave marin, sera puni d'emprisonnement ou de travail pénal (Strafarbeide) au cinquième degré.

§ 111. Tout homme de l'équipage qui a. s'enivre pendant son service ou à l'approche de son service; b. excite des querelles ou trouble par d'autres actes la paix pendant son service à bord du navire ou ailleurs; c. s'absente du bord sans la permission du capitaine, ou, en cas de permission, ne revient pas à temps, est passible d'une amende; mais il est passible d'amende ou de prison, s'il d. commet avec le feu et la lumière quelque imprudence qui expose le navire ou le chargement; e. est négligent pendant sa vigie, s'endort quand il est placé à un poste particulier, comme à la barre, ou se rend d'autre manière coupable de négligence grave ou réitérée dans le service du navire; f. néglige de commencer son service conformément à l'engagement contracté, ou g. s'engage quoique lié par un contrat antérieur.

§ 112. Tout déserteur est puni d'emprisonne-

med Fængsel. Vender Römningsmanden frivillig tilbage, straffes han med Böder. [1]

§ 113. Med Fængsel eller Strafarbeide i 5te Grad ansees den, som i fremmede Lande ved at forsee sig imod Toldlovgivningen eller ved andre Handlinger, hvis Ulovlighed han bör kunne indsee, paadrager Skib eller Ladning Ansvar eller udsætter dem derfor.

§ 114. Hvis nogen af Mandskabet skjælder, forhaaner eller paa anden Maade viser Ringeagt mod Skipperen, straffes han med Fængsel eller Böder.

§ 115. Viser nogen af Mandskabet sig opsætsig mod Skipperen eller negter at udföre dennes Befaling, ansees han med Fængsel eller Strafarbeide i 5te Grad, men med Strafarbeide i 5te Grad eller Fængsel, om saadan Opsætsighed eller Ulydighed vises, naar Skibet er i Havsnöd, forfölges af Fienden eller paa anden Maade er i Fare. Forgriber nogen af Mandskabet sig paa Skipperen, anvendes Strafarbeide i 4de eller 5te Grad eller Fængsel.

§ 116. Have to eller flere af Mandskabet efter forud i Samraad fattet Beslutning vist sig opsætsige mod Skipperen, ansees enhver af Deltagerne med Strafarbeide i 5te eller 4de Grad. Samme Straf anvendes, om forudgaaende Samraad end ikke kan bevises, naar to eller flere af Mandskabet i Forening söge at aftvinge Skipperen en Beslutning.

§ 117. De i §§ 114, 115 og 116 bestemte Straffe blive ogsaa at anvende, naar de Forseelser, som i disse §§ omhandles, begaaes mod Styrmanden, medens Skibet er under hans Befaling. [2]) Har Nogen ellers forbrudt sig mod Styrmanden, som i § 115 er meldt, ansees han med Straf af den Art, som i Strænghed staar næstefter den, der vilde have rammet ham, om Forseelsen var

[1]) See denne Lovs § 13. Cfr. Frd. af 3 Juni 1803 § 65.
[2]) Cfr. § 27.

ment. Si le déserteur revient volontairement, il est passible d'une amende. [1])

§ 113. Est puni d'emprisonnement ou de travail pénal au cinquième degré tout homme qui, à l'étranger, commet des infractions aux lois de douane, ou, par d'autres actes dont il doit comprendre l'illégalité, entraîne ou expose à une responsabilité le navire ou le chargement.

§ 114. Tout homme de l'équipage qui injurie ou insulte le capitaine ou, par d'autres actes, lui montre du mépris, est puni d'emprisonnement ou d'amende.

§ 115. Tout homme de l'équipage qui se montre récalcitrant ou refuse obéissance aux ordres du capitaine, est puni d'emprisonnement ou de travail pénal au cinquième degré, mais il est puni de travail pénal au cinquième degré ou d'emprisonnement, s'il se montre récalcitrant ou désobéissant en cas de péril de mer, de poursuite de l'ennemi ou d'un autre danger quelconque. Tout homme de l'équipage coupable de voies de fait envers le capitaine est puni de travail pénal au quatrième ou au cinquième degré ou d'emprisonnement.

§ 116. Si deux ou plusieurs hommes de l'équipage se sont concertés pour refuser obéissance au capitaine, chacun des coupables est puni de travail pénal au cinquème ou au quatrième degré. La même peine est prononcée, si deux ou plusieurs hommes de l'équipage réunis cherchent à contraindre le capitaine à prendre une décision, quand même il serait impossible de prouver qu'ils se sont concertés d'avance.

§ 117. Les peines énoncées dans les paragraphes 114, 115 et 116 sont également prononcées, si les infractions mentionnées dans ces paragraphes sont commises envers le second, pendant qu'il est chargé de la conduite du navire [2]). Si, dans d'autres circonstances, quelqu'un s'est rendu coupable envers le second des délits énoncés dans le paragraphe 115, il est puni de la peine du de-

[1]) Voir le paragraphe 13 de cette loi. Voir en outre l'Ordonnance du 3 juin 1803, par. 65. [2]) Voir le paragraphe 27.

begaaet mod Skipperen, medens Straffen bliver Böder, naar Forseelsen er af den i § 114 nævnte Beskaffenhed.

§ 118. Overfalder nogen af Mandskabet i aaben Sö Skipperen eller Andre, for at sætte sig i Besiddelse af Skib eller Gods, ansees det som Söröveri.

§ 119. Dersom nogen i dette Capitel nævnt Forbrydelse tillige er strafbar efter den almindelige Lovgivning, bliver den Bestemmelse at anvende, som leder til den strængeste Straf.

§ 120. Naar nogen af Mandskabet har gjort sig skyldig i de Forseelser, som i §§ 115, 116 og 117 ere nævnte, har Skipperen, efter först at have raadfört sig med Consulen, om dertil haves Anledning, men ellers med de bedste Mænd i Skibet, Ret til strax at afskedige ham og sætte ham iland i förste norske eller svenske Havn eller i hvilkensomhelst anden Havn, som henhörer til noget norsk Consulatdistrict. I dette Tilfælde, saavelsom naar nogen af Mandskabet er römt og igjen bliver paagrebet, eller han iövrigt paa Reisen har begaaet nogen grov Forbrydelse, som bliver at straffe efter norske Love, kan Skipperen ogsaa under sikker Forvaring före ham tilbage til Norge, for at han der kan blive afstraffet.[1]) Naar nogen af Mandskabet römmer eller paa Grund af begaaede Forseelser afskediges, har han forbrudt sin tilgodehavende Hyre.

§ 121. De Forseelser, som omhandles i § 108 Bogstav b og d, paatales ikke af det Offentlige. Forseelser mod § 108 a og c, § 109, 110, 111, 113 og §§ 114 og 115 samt mod § 117, forsaavidt Forseelsen henhörer til de i §§ 114 og 115 nævnte, paatales af det Offentlige, naar det forlanges af Nogen, som derved er fornærmet; det Samme gjælder om Forbrydelser mod § 112, saafremt Römningsmanden frivillig vender tilbage, hvorimod de i modsat Fald paatales af det Offentlige. Ligesaa paatales Forbrydelser mod §

[1]) Se Consulsinstruxens §§ 52 og 55.

1860.

gré immédiatement inférieur à celle qu'il aurait encourue, si le délit avait été commis envers le capitaine, tandis qu'il sera passible d'une amende, s'il commet le délit prévu par le paragraphe 114.

§ 118. Toute attaque faite en mer par quelqu'un de l'équipage sur le capitaine ou d'autres personnes pour s'emparer du navire ou du chargement, est réputée acte de piraterie.

§ 119. Si l'un des crimes énoncés dans ce chapitre est aussi passible d'une peine d'après la législation ordinaire, application sera faite de la loi qui entraîne la peine la plus sévère.

§ 120. Si un homme de l'équipage s'est rendu coupable des délits énoncés dans les paragraphes 115, 116 et 117, le capitaine, après avoir consulté le consul, ou, à défaut, les principaux de l'équipage, est en droit de le congédier et de le débarquer dans le premier port norvégien ou suédois, ou dans n'importe quel autre port appartenant à un arrondissement consulaire norvégien. En ce cas ainsi que dans celui où un homme de l'équipage qui a déserté est repris, ou s'il a été commis quelque crime grave passible des peines des lois norvégiennes, le capitaine peut aussi ramener le coupable sous bonne garde en Norvège où il doit subir sa punition [1]). Tout homme de l'équipage qui déserte ou qui est congédié à cause des délits qu'il a commis, perd ses loyers échus.

§ 121. Les délits énoncés dans le paragraphe 108, b et d, ne sont pas poursuivis par le ministère public. Les délits énoncés dans les paragraphes 108, a et c, 109, 110, 111, 113, 114 et 115, et dans le paragraphe 117, si ces derniers sont de la nature de ceux énoncés dans les paragraphes 114 et 115, sont poursuivis par le ministère public, sur la demande de la personne lésée; il en est de même des crimes énoncés dans le paragraphe 112, si le déserteur revient à bord volontairement; dans le cas contraire ils sont

[1]) Voir les Instructions pour les consuls, par. 52 et 55.

116 af det Offentlige, hvad enten de ere forövede mod Skipperen eller Styrmanden (§ 117).

poursuivis par le ministère public. Les crimes énoncés dans le paragraphe 116, qu'ils aient été commis contre le capitaine ou contre le second (par. 117), sont poursuivis par le ministère public.

§ 122. De i dette Capitel fastsatte Straffe blive at anvende overensstemmende med Forskrifterne i Lov angaaende Forbrydelser af 20 August 1842.

§ 122. Les peines fixées dans ce chapitre seront appliquées en observant les prescriptions de la loi pénale du 20 août 1842.

Ellevte Capitel. Om Rettergangsmaaden. § 123. I de Kjöbstæder og Ladesteder, i hvilke Kongen finder det nödvendigt, skal der være faste Söretter, hvis Jurisdiction, efterhaanden som de nu ansatte Embedsmand afgaa eller dertil give deres Samtykke, ogsaa kan udstrækkes til det tilstödende Landdistrict inden de Grændser, som af Kongen bestemmes. De faste Söretter skulle bestaae af den almindelige Underdommer som Formand og 2de inden eller nær Sörettens Jurisdiction boende gode, i Sövæsen og Skibsanliggender kyndige Mænd, der vælges og beskikkes af Amtmanden blandt 8 af vedkommende Kjöbstads eller Ladesteds Formænd og Repræsentanter foreslaaede Personer. Paa samme Maade vælges 2 Suppleanter, der midlertidigt tiltræde Retten, naar nogen af dens valgte faste Medlemmer har Forfald. Naar Nogen har været fast Medlem eller Suppleant i 4 Aar, afgaar han, men kan vælges paany; dog kan den, der har tjent som fast Medlem, undslaae sig i saa lang Tid, som han har fungeret. Afgaar et fast Medlem inden Udlöbet af de 4 Aar ved Döden, eller sættes han ud af Stand til at vedblive Tjenesten, vælges en Anden i hans Sted. I Kjöbstæder og Ladesteder, hvor der er faste Söretter, vælges og beskikkes af Amtmanden 4 Overskjönsmænd og 2 Suppleanter, dog saaledes, at vedkommende Kjöbstads og Ladesteds Formænd og Repræsentanter foreslaa 8 gode og kyndige Mænd. De fungere i 4 Aar og kunne, naar deres Ombudstid er udlöben, vælges paany. Er et Landdistrict henlagt under en i Kjöbstad eller Ladested oprettet fast Sörets Jurisdiction, skulle Districtets Formænd træde sammen med Kjöbstadens eller Ladestedets Communerepræsenta-

Chapitre 11. De la procédure. § 123. Dans les villes et ports marchands, où le Roi le juge nécessaire, il sera institué des tribunaux maritimes permanents dont la juridiction pourra aussi s'étendre, dans les limites fixées par le Roi, aux campagnes voisines à mesure que les magistrats actuels changeront ou y donneront leur consentement. Les tribunaux maritimes permanents seront composés du juge ordinaire de première instance, président, et de deux hommes loyaux, experts dans les affaires maritimes, demeurant dans les limites ou dans le voisinage de la juridiction du tribunal maritime, désignés et commis par le préfet parmi huit personnes proposées par les conseillers et les représentants municipaux du lieu. De même il est nommé deux juges suppléants qui entrent intérimairement dans la composition du tribunal en cas d'empêchement des membres permanents. Quand quelqu'un a été membre permanent ou suppléant du tribunal pendant 4 ans, ses fonctions cessent, mais il peut être réélu; toutefois, celui qui a été membre permanent peut se refuser à la réélection pendant un espace de temps égal à ses années de service. Si, avant l'expiration des quatre années, un menbre permanent décède, ou s'il est hors d'état de continuer ses fonctions, un autre est nommé à sa place. Dans les villes et ports marchands où il y a des tribunaux maritimes permanents le préfet nomme quatre arbitres et deux suppléants, sur une liste de huit hommes loyaux et experts présentée par les conseillers et les représentants municipaux du lieu. Ils fonctionnent pendant 4 années, et, à l'expiration de ce temps, ils peuvent être réélus. Si un district de campagne est compris dans la

tion hver Gang Valg paa de i denne § nævnte Ombudsmænd afholdes, for at deltage i dette. Ved Valg til Söretten bör Ingen komme i Betragtning, der selv befatter sig med Havariforretninger. Indtræffer i de Kjöbstæder, Ladesteder eller Thinglag, i hvilke der ikke er faste Söretter, nogen under Söretten henhörende Sag eller Forretning, blive to i Sövæsen og Skibsanliggender kyndige Mænd paa den Maade, som med Hensyn til Opnævnelse af Mænd med særegen Fagkyndighed er eller vorder foreskrevet, at opnævne for at sammentræde med Underdommeren. Enhver, som vælges eller opnævnes til Medlem af nogen fast Söret, skal, förend nogen Forretning af ham udföres, med Ed bekræfte, at han vil handle, skjönne og dömme saaledes, som han for Gud og sin Samvittighed kan forsvare, og at han hverken af Had eller Venskab, hverken for Gunst eller Gave vil vige fra Ret og Retfærdighed. Eden modtages af Dommeren uden Betaling, og, naar den engang af Nogen er aflagt, gjentages den ikke senere.

§ 124. Söretterne have at afgive Kjendelse, modtage Forklaringer, udföre Besigtelser, Skjön og Taxationer samt behandle og paadömme Sager, Alt forsaavidt Saadant angaar Gjenstande, der henhöre under denne Lov; dog blive Sager, angaaende hvad der i § 64 er omhandlet, ikke at behandle ved Söret og heller ikke Sager, der angaa Rettigheder, som maa indtales i Boer, der staa under Skiftebehandling. Under Söretterne henhöre desuden Sager, der angaa Lodsvæsenet, eller som opstaa i Anledning af Söassurance. Dersom Nogen har begaaet Forbrydelser, af hvilke nogle henhöre under de almindelige Domstoles og andre under Sörетternes Jurisdiction, har Amtmanden paa det Offentliges Vegne Valget mellem at lade Sagen paatale ved almindelig Ret eller ved Söret. Ligesaa kunne Thingsvidner, der ikke staa i Forbindelse med en Domssag, som behandles ved Stedets Söret, optages ved de almindelige Thinge, dog skulle Söforklaringer altid aflægges for Söretten. Söprotester eller forelöbige Forklaringer af Skipperen aflægges

juridiction du tribunal maritime permanent d'une ville ou d'un port, les conseillers du district se réuniront aux représentants communaux de la ville ou du port pour l'élection des fonctionnaires mentionnés dans ce paragraphe. Ne peut faire partie du tribunal maritime aucune personne qui s'occupe des affaires d'avaries. Si, dans les villes, ports ou juridictions où il n'y a pas de tribunaux maritimes permanents, il survient quelque affaire ou cause ressortissant au tribunal maritime, deux hommes loyaux, experts dans les affaires maritimes, seront nommés pour se réunir au juge de première instance d'après les règles qui sont ou seront données pour la nomination des experts. Toute personne nommée membre d'un tribunal maritime permanent doit, avant de faire aucun acte, s'engager par serment à agir et juger selon Dieu et sa conscience, à ne s'écarter du droit et de la justice ni par amitié ni par haine, ni par faveur ni par intérêt. Le serment est reçu par le juge sans rétribution, et une fois prêté, il ne se renouvelle pas.

§ 124. Aux tribunaux maritimes est attribué le droit de prononcer des sentences, de recevoir des déclarations, de procéder aux expertises, estimations et taxations et d'instruire et juger dans les affaires concernant des questions ressortissant à cette loi; toutefois les affaires de la nature de celles énoncées dans le paragraphe 64 ne sont pas du ressort des tribunaux maritimes, ni celles qui concernent les droits à faire valoir dans les faillites ou les successions. Il appartient en outre aux tribunaux maritimes de connaître des affaires de pilotage ou d'assurances maritimes. Si une personne a commis plusieurs crimes dont quelques-uns sont du ressort des tribunaux ordinaires et les autres de celui des tribunaux maritimes, le préfet, faisant l'office du ministère public, peut déférer le jugement au tribunal ordinaire ou au tribunal maritime. De même, les témoignages juridiques qui n'ont pas rapport à une cause (Domssag) instruite par le tribunal maritime du lieu, peuvent être reçus par les tribunaux ordinaires; toutefois les rapports de mer sont toujours faits de-

ikke for Söretten, men for Notarius publicus. Er et Landdistrict, overensstemmende med § 123, henlagt under den faste Söret i den tilstödende Kjöbstad, ere saavel Parter som Vidner fra Landdistricterne forpligtede til at möde i Kjöbstaden.

vant le tribunal maritime. Les protêts de mer ou les déclarations provisoires du capitaine ne sont pas faits devant le tribunal maritime, mais devant le notaire public. Si un district de campagne est, conformément au paragraphe 123, compris dans la juridiction du tribunal maritime de la ville voisine, les parties et les témoins du district de campagne sont tenus de comparaître dans la ville.

§ 125. Söretten holdes ikke til bestemte Tider, men sammentræder, naar nogen under samme hörende Sag eller Forretning forefalder. Rekvirenten har i dette Tilfælde at henvende sig til Rettens Formand og enten indgive et skriftligt Andragende, i hvilket Sagens Gjenstand og Retshandlingens Hensigt korteligen anföres med Tilföiende af de Personer, der önskes indkaldte, eller mundtlig andrage Sagen og derunder opgive de nævnte Omstændigheder. Formanden udfærdiger derpaa en Indkaldelse, i hvilken Tiden og Stedet til Rettens Afholdelse berammes. Indkaldelsen besörges af Formanden, naar Rekvirenten forlanger det, paa dennes Bekostning forkyndt for Vedkommende. I private Sager skrives det ovennævnte Andragende paa stemplet Papir som for Underretsstevninger, hvorefter Retten kan paategne samme Indkaldelsen; men er Sagen mundtlig andraget for Retten, bör Indkaldelsen udfærdiges paa særskilt stemplet Papir. Saavel Parter som Vidner indkaldes med Gjæsteretsvarsel. Formanden besörger Rettens övrige Medlemmer tilsagte til Mödet og det uden særskilt Godtgjörelse, saafremt de have deres Bopæl inden samme Kjöbstad eller det samme Ladested som han. Hvor faste Söretter ikke er anordnede, skal det staa Sagsögeren frit for at anlægge Sagen ved de almindelige By-, Bygde- eller Maanedsthinge, dog at Formanden derom saa betimelig underrettes, at han kan besörge Rettens övrige Medlemmer opnævnte og tilsagte.

§ 125. Les tribunaux maritimes n'ont pas de session à époques fixes, mais ils se réunissent toutes les fois qu'il se présente une affaire ou un acte dont ils doivent connaître. En ce cas, le demandeur doit s'adresser au président du tribunal par un écrit, dans lequel l'objet et le but de l'action se trouvent brièvement exposés avec indication des personnes à citer, ou bien exposer l'affaire de vive voix en donnant les détails ci-dessus. Ensuite le président fait une assignation, dans laquelle sont énoncés le temps et le lieu de la réunion du tribunal. L'assignation est notifiée aux intéressés par le président, sur la demande et aux frais du demandeur. Dans les affaires civiles, la susdite demande est faite sur papier timbré comme les assignations devant les tribunaux de première instance, et le tribunal peut ensuite faire l'assignation sur la demande même; mais si l'affaire a été exposée de vive voix au tribunal, l'assignation doit être faite séparément sur papier timbré. Les parties et les temoins sont cités aux plus courts délais (med Gjæsteretsvarsel). Le président a soin de faire prévenir les autres membres du tribunal du jour de l'audience sans avoir droit à une rétribution particulière pour ce fait, s'ils ont leur domicile dans la même ville ou le même port que lui. Dans les lieux où il n'y a pas de tribunaux maritimes permanents, le demandeur sera libre d'intenter l'action devant les tribunaux de ville, de campagne ou les tribunaux mensuels ordinaires, à condition toutefois que le président en soit averti à temps pour faire nommer et prévenir les autres membres du tribunal.

§ 126. Söforklaringer, Besigtelser og Taxationer over Skib og Gods, saavelsom andre For-

§ 126. Les rapports de mer, les expertises et taxations de navires et de marchandises, et les

retninger, der af Retten skjönnes at være af den Beskaffenhed, at de ikke taale Opsættelse, kunne foretages, uagtet Eieren af Skib eller Ladning, Assurandeurer eller Andre, hvem Forretningen vedkommer, ikke ere varslede til samme; dog bör Indkaldelsen ikke undlades, naar det er Rekvirenten eller Retten bekjendt, at den Vedkommende selv eller hans Commissionair opholder sig paa Stedet eller saa nær ved samme, at Varsel bekvemmeligen kan gives. I deslige Tilfælde bör Retten stadig have sin Opmærksomhed henvendt paa, at de Fraværende ikke forurettes. Ovenstaaende Forskrifter ere ligeledes anvendelige ved Meddelelsen af de Bemyndigelser til Salg af Varer, som omhandles i §§ 63 og 68.

§ 127. Alle Forretninger, der udföres af Söretten, bestyres af Formanden, som tillige förer Protocollen, hvor ingen særskilt Skriver er ansat.

§ 128. Dersom Nogen finder sig misfornöiet med et af Söretten afgivet Skjön, kan han, de i 91 samt i Lov om Lodsvæsenet af 6 August 1824 § 21 nævnte Tilfælde undtagne, paaanke samme til Overskjön. Hvor faste Söretter ere anordnede, udföres Overskjönnet af de i § 123 nævnte Overskjönsmænd; men paa andre Steder udföres denne Forretning af 4 Mænd, der opnævnes paa samme Maade som de 2 Underskjönsmænd. Den almindelige Dommer har ikke i disse Tilfælde, saaledes som ved Underskjönsforretningen, nogen Stemme ved Skjönnet selv, men deltager kun som Bestyrer. Förend Overskjön afholdes, bör Mændene afgjöre, hvem der i Tilfælde af Stemmelighed skal gjöre Udslag; ere Stemmerne ved dette Valg lige, bestemmes det ved Lodtrækning, hvem af de Valgte denne Myndighed skal tilkomme.

§ 129. Ved Söforklaringer bör saavel Skibsjournalen som Söprotesten, om saadan er aflagt, haves tilstede. Vidnerne afhöres særskilt og uden at paahöre hinandens eller overvære Skipperens Forklaring. De have at afgive en saavidt mulig sammenhængende Beretning om de Kjendsgjerninger, der ved dem önskes oplyste, og Retten

autres actes que le tribunal juge de nature à ne pas souffrir de retard, peuvent être faits, sans que le propriétaire du navire et du chargement, les assureurs ou les autres intéressés en soient avertis; toutefois, l'assignation ne doit pas être omise, s'il est à la connaissance du requérant ou du tribunal que les intéressés ou leurs commissionnaires demeurent sur le lieu ou assez près pour que l'avis puisse leur être facilement donné. En pareils cas le tribunal doit toujours veiller à ce que les intérêts des absents ne soient pas lésés. Les prescriptions ci-dessus seront également appliquées pour les autorisasions de vente de marchandises mentionnées aux paragraphes 63 et 68.

§ 127. Tous les actes faits par les tribunaux maritimes sont administrés par le président, qui tient également le protocole, lorsqu'il n'y a pas de greffier attaché au tribunal.

§ 128. Si l'un des intéressés est mécontent d'une estimation faite par le tribunal maritime, il peut, excepté dans les cas prévus par le paragraphe 91 et la loi sur le pilotage du 6 août 1824, par. 21, en appeler à un arbitrage. Dans les lieux où il y a des tribunaux maritimes, l'arbitrage est fait par les arbitres désignés selon le paragraphe 123; mais dans les autres lieux il est procédé à cet acte par quatre hommes qui sont nommés de la même manière que les deux experts. En ces cas, le juge ordinaire n'a pas, comme pour l'expertise, voix dans l'arbitrage même, mais il préside seulement à l'opération. Avant de procéder à l'arbitrage, les arbitres doivent désigner celui d'entre eux dont l'avis l'emportera en cas de partage des voix; si les voix sont égales pour ce choix, le sort décidera à qui doit appartenir la décision.

§ 129. Lors des déclarations de mer le livre de bord et le protêt de mer, s'il en a été fait un, doivent être présentés. Les témoins doivent être interrogés séparément de manière à n'entendre ni les dépositions les uns des autres, ni celle du capitaine. Ils feront un récit aussi suivi que possible des événements, sur lesquels ils sont interrogés,

bör, forsaavidt denne Beretning findes ufuldstændig, utydelig eller ubestemt, ved særskilte Spörgsmaal forvisse sig om, hvorvidt Vidnerne virkelig have erfaret, hvad der i Journalen eller af Skipperen i Protesten eller hans Forklaring er anfört. Forinden Examinationen begynder, skal Retten alvorlig formane Vidnerne til at afgive sandfærdig Forklaring og foreholde dem Edens Hellighed samt den borgerlige Straf, som de paadrage sig ved i nogen Henseende at afvige fra Sandheden. Kunne Vidnerne ikke forklare sig i det norske Sprog, og ingen af Rettens Medlemmer besidder fornöden Sprogkyndighed til at forrette som Tolk, bliver en sprogkyndig Mand som saadan at tilkalde. Denne Mand, der tages i Ed paa, at han efter Samvittighed og bedste Evne vil opfylde sin Pligt, tilstaaes ved Rettens Kjendelse en passende Erstatning for sit Arbeide.

§ 130. Saavel i Henseende til Forligsmægling som med Hensyn til Sagens videre Behandling samt Dommens Afsigelse og Execution forholdes saaledes, som for Gjæsteretssager bestemt. Naar Parterne ikke möder ved Sagförer, skal det ikke være fornödent, at de fremlægge noget Paastandsskrift, hvorimod Retten i dette Tilfælde har at veilede dem saavel med Hensyn til de Oplysninger, der bör tilveiebringes, som ved at före deres Paastande til Protokollen. I Sager mellem Skipper og Mandskab maa Parterne ikke möde ved Sagförer, medmindre det i enkelte Tilfælde af Retten tillades.

§ 131. Söretssager indstevnes, forsaavidt de angaa en appellabel Gjenstand, lige til Höiesteret og foretages ved Varselets Udlöb uden Hensyn til Höiesterets Sessioner. Det længste Varsel i disse Sager er for Finmarkens Amt 3 og for det övrige Rige 2 Maaneder. Söretterne skulle dog efter vedkommende Parts derom nedlagte Paastand have Myndighed til i deres Domme at bestemme, at disse uden Hensyn til Appel blive at fuldbyrde, naar Opsættelsen kunde medföre betydeligt Tab for nogen Vedkommende, og der der-

1860.

et, si ce récit se trouve incomplet, confus ou vague, le tribunal devra, par des interrogations séparées, s'assurer si les témoins ont véritablement connaissance des faits relatés dans le registre ou consignés par le capitaine dans son protêt de mer ou sa déclaration. Avant de procéder à l'interrogatoire, le tribunal doit exhorter sérieusement les témoins à faire des dépositions véridiques, et leur représenter la sainteté du serment aussi bien que la peine civile qu'ils encourent en s'écartant en quelque point de la vérité. Si les témoins ne peuvent faire leurs dépositions en langue norvégienne, et si aucun des membres du tribunal n'a les connaissances de langue nécessaires pour remplir les fonctions d'interprête, un homme qui connaît la langue étrangère sera appelé. Cet homme qui prête serment de remplir son devoir consciencieusement, reçoit, par la décision du tribunal, une rétribution convenable pour son travail.

§ 130. Pour les conciliations devant le juge de paix, pour l'instruction ultérieure de l'affaire et pour la prononciation et l'exécution du jugement il sera procédé conformément à la législation qui régit les affaires à courts délais (Gjæsteretssager). Si les parties ne se présentent pas par l'intermédiaire d'avocat, il n'est pas nécessaire de déposer une demande par écrit; en ce cas, le tribunal doit les assister pour fournir les renseignements nécessaires et pour faire insérer leurs demandes au protocole. Dans les affaires entre le capitaine et l'équipage les parties ne doivent pas se présenter par l'intermédiaire d'un avocat, à moins que le tribunal ne les y autorise pour certains cas spéciaux.

§ 131. Lorsque les jugements des tribunaux maritimes sont sujets à appel, l'appel se fait directement à la cour suprême et, à l'expiration du délai, l'instruction de l'appel a lieu sans égard aux sessions de la cour suprême. Le délai le plus long est de 3 mois pour le Finmark, et de 2 mois pour le reste du Royaume. Toutefois, sur la demande de la partie intéressée, les tribunaux maritimes sont autorisés à ordonner que leurs jugements seront exécutés sans égard à l'appel, si le retard peut entraîner une perte considérable pour

hos for Fölgerne af Dommens Fuldbyrdelse i det Tilfælde, at den ved Höiesteret bliver forandret, stilles saadan Sikkerhed, som af Retten eragtes tilstrækkelig. Saadan Bestemmelse kan ogsaa, efterat Dommen er afsagt, af Retten særskilt afgives, og det endog om Appel er skeet. Derimod kan denne Myndighed ikke anvendes, naar Dommen angaar Pengekrav, som kan sikkres ved Afsætning.

§ 132. Ved Sõretterne blive de Forseelser, som omhandles i §§ 86, 108 a og c, 109 og 111, at behandle paa samme Maade som offentlige Politisager, men Forbrydelser mod §§ 110, 112, 113, 114, 115, 116 og 117 saaledes, som for Sager angaaende Forbrydelser i Almindelighed er eller bliver bestemt. Med Hensyn til disse Sagers Indstevning fra Söretten til Höiesteret, forsaavidt de angaa en appellabel Gjenstand, forholdes paa samme Maade, som ved Indankning af andre offentlige Sager.

§ 133. For at afholde Besigtelses-, Skjönsog Taxationsforretninger betales til Rettens Formand, hvad der for Extraretsforretninger i Almindelighed er eller bliver bestemt. Dersom Byfogden har at udföre disse Forretninger under Landets Iurisdiction, tilkommer der ham dog det for Byerne bestemte Gebyr. Alle Besigtelser, Skjön og Taxationer over Skib, foranledigede ved et og samme Havari og foretagne inden samme Jurisdiction, regnes for og betales som een Forretning, hvad enten de ere afholdte i een eller flere Sessioner, eller ere rekvirerede som een eller flere Forretninger, og uden Hensyn til om de ere udförte paa forskjellige Dage og forskjellige Steder. Besigtelser, Skjön og Taxationer over Ladning betales særskilt, men efter samme Regel. Afholdes Forretningen paa forskjellige Dage, betales for förste Dags Forretning Salarium som sædvanlig og for hver af de fölgende Dage i Salarium 2 Spd. 48 sk. til Byfogden og 2 Spd. til Sorenskriveren. Til hver af Rettens övrige Medlemmer betales for hver Dag, paa hvil-

l'une des parties, et s'il est fourni une garantie jugée suffisante par le tribunal pour les conséquences de l'exécution du jugement, dans le cas où il serait changé ensuite par la cour suprême. Après la prononciation du jugement, une pareille sentence peut aussi être rendue séparément par le tribunal, quand même l'appel a déja eu lieu. Toutefois, le tribunal ne doit pas faire usage de ce droit, si le jugement concerne des créances qui peuvent être garanties par un dépôt.

§ 132. Aux tribunaux maritimes, les délits énoncés aux paragraphes 86, 108, a et c, 109 et 111 sont instruits comme affaires publiques de police; mais les crimes mentionnés aux paragraphes 110, 112, 113, 114, 115, 116 et 117 sont instruits d'après les prescriptions qui régissent ou qui régiront la poursuite des crimes ordinaires. Pour l'appel de ces affaires du tribunal maritime à la cour suprême, on suivra les mêmes règles que pour l'appel des autres causes publiques.

§ 133. Pour les expertises, estimations et taxations il est payé au président du tribunal l'indemnité ordinaire qui est ou sera fixée pour les actes extrajudiciaires (Extraretsforretninger). Si le juge d'une ville (Byfoged) fait ces actes dans un arrondissement de campagne, il a droit à l'indemnité fixée pour les villes. Toutes expertises, estimations et taxations de navires faites pour la même avarie et par la même juridiction, sont comptées et payées comme un seul acte, qu'elles aient été faites en une seule ou en plusieurs séances, ou qu'elles aient été requises comme un seul ou plusieurs actes, sans prendre en considération si elles ont eu lieu en plusieurs jours et en des lieux différents. Toutes expertises, estimations et taxations du chargement sont payées à part, mais d'après la même règle. Si l'acte se continue pendant plusieurs jours, l'allocation pour le premier jour est le salaire ordinaire, et pour chacun des jours suivants elle est de 2 spc. 48 sk. pour les juges des villes et de 2 spc. pour les juges des campagnes. A chacun des au-

ken deres Tjeneste benyttes ved saadanne Forretninger, 2 Spd., hvilken Betaling ogsaa erlægges til Overskjönsmænd.

§ 134. Til hver af de Mænd, der opnævnes overensstemmende med § 23 eller i lignende Tilfælde, for at overvære og afgive Bevidnelse om Ladnings Udlosning eller Indladning, dens Opbevaring og deslige, betales 1 Spd. daglig.

§ 135. For private Retssager, som behandles ved Söretten, betales til Rettens Formand Gebyr som for Sager, der behandles ved ordinært Thing, og til hver af de to övrige Medlemmer Halvdelen af hvad der erlægges som Incaminations- og Protocollationsgebyr, men intet videre. Det Samme betales saavel til Formanden som til de övrige Medlemmer for at modtage en Söforklaring, naar Skipper og Mandskab fremstilles paa det Sted, hvor Rettens Formand har sin Bopæl. I alle disse Tilfælde med Undtagelse af dem, der ere nævnte i sidste Deel af § 125, betales til Formanden for Berammelse som i Extraretssager almindeligt, men intet andet Extraretsgebyr. Forlanges Söforklaring modtaget paa et andet Sted, end hvor Rettens Formand har sin Bopæl, beregnes Gebyr som i § 133 for Besigtelsesforretninger bestemt. For Vidners Afhörelse, Eragtninger eller andre deslige Retshandlinger betales det almindelige Gebyr til Rettens Formand, men Intet til Rettens övrige Medlemmer. Til Notarius publicus betales for den i § 20 omhandlede Söprotest 2 Spd. og for Beskrivelse og Bekræftning, naar samme finder Sted, efter Sportellovens § 72 cfr. § 157. Sker Protesten overensstemmende med § 23, erlægges blot 1 Spd., for hvilken Betaling tillige meddeles fornöden Attest om Protestens Anmeldelse.

§ 136. For Protocollation, Beskrivelse, Bekræftning af Acter og andre Retskriverens Forretninger betales som for Underretterne i Almindelighed er bestemt, hvilket Gebyr alene tilfalder den Embedsmand, som förer Protocollen samt be-

tres membres du tribunal il est alloué 2 spc. pour chaque jour; la même indemnité est payée aux arbitres.

§ 134. Il est payé une indemnité de 1 spc. par jour à chacun des hommes nommés conformément au paragraphe 23, ou par analogie, pour assister comme témoins au déchargement ou au rechargement de la cargaison, à sa garde etc.

§ 135. Pour les affaires civiles poursuivies devant les tribunaux maritimes, il est alloué au président les mêmes droits que devant les tribunaux ordinaires, et à chacun des autres membres la moitié des droits qui sont payés pour l'assignation et la rédaction du protocole, mais rien au delà. La même indemnité est attribuée au président et aux autres membres du tribunal pour recevoir un rapport de mer, si le capitaine et l'équipage se présentent au lieu du domicile du président. Dans tous ces cas, à l'exception de ceux énoncés à la fin du paragraphe 125, il est alloué au président pour la citation les mêmes droits que dans les affaires extrajudiciaires, mais aucun autre droit extrajudiciaire. S'il est demandé que le rapport de mer soit reçu dans un autre lieu que le domicile du président, les droits sont calculés comme pour les expertises d'après le paragraphe 133. Pour l'interrogatoire des témoins, les sentences ou autres actes judiciaires de même nature, les droits ordinaires sont dus au président, mais il n'est rien alloué aux autres membres du tribunal. Il est payé au notaire public 2 spc. pour le protêt de mer mentionné dans le paragraphe 20; en cas de copie et de légalisation les droits sont à calculer d'après la loi sur le casuel, par. 72 et par. 157. Si le protêt se fait conformément au paragraphe 23, il n'est payé qu'un species, y compris le certificat de déclaration du protêt.

§ 136. Pour la rédaction du protocole, la copie et la légalisation des actes et tous autres actes des fonctions de greffier, on appliquera le tarif des droits ordinaires des tribunaux de première instance. Ces droits ne sont dus qu'au fonction-

sörger Beskrivningen. Dagssalarium betales i Overensstemmelse med § 148 i Sportelloven. Naar Byfogden eller Byskriveren udförer Forretninger i et Landdistrict, beregnes disse Gebyrer som for Byerne fastsat. I Sager mellem Skipper og Mandskab betales ingen Gebyrer til Retten eller for Protocollation, ligesom der heller ikke i saadanne Sager benyttes stemplet Papir.

§ 137. Naar Rettens Medlemmer foretage Reiser i deres Forretninger, tilkommer dens Formand Skyds og Diæt som for Sorenskrivere bestemt, og de övrige Medlemmer hver 96 Skilling daglig i Diæt, samt Skydsgodtgjörelse som for Lensmænd bestemt er. Naar der tilkommer Byskriveren som særskilt Embedsmand at deltage i Forretningen, erholder han Skyds og Diæt som Formanden.

§ 138. Denne Lov træder i Kraft den 1 Januar næste Aar.

27 Juni. **Circulære fra Departementet for det Indre:** I Henhold til Bestemmelsen i § 75 i den for de forenede Rigers Consuler under 20 April 1858 udfærdigede Instrux oversender Departementet vedlagt et Aftryk af den for Tidsrummet fra 1 Juli 1860 til 1 April 1863 gjældende Toldtarif. Ved samme Leilighed skal Departementet i Forbindelse med dets Circulære af 9 October 1858 meddele, at der under 17 November 1857 er afsluttet en Venskabs- og Handelstractat mellem de forenede Riger og Persien, hvorpaa Ratificationer bleve udvexlede den 29 August f. A., ifölge hvilken Tractat norske Fartöier med indehavende Ladninger mod fuldstændig Reciprocitet her i Riget for persiske Fartöier nyde privilegeret Behandling i persiske Havne. Adgang til at deltage i Kystfarten her i Riget er derhos — ligeledes mod fuldstændig Reciprocitet — bleven aabnet for fölgende Staters Fartöier, dog med den Indskrænkning, at de ikke maa före Varer mellem Steder, beliggende ved Floder, Ferskvands-Canaler eller Söer, medmindre de underveis mel-

naire qui rédige le protocole et en fait la copie. Le salaire par jours est payé conformément à la loi sur le casuel, par. 148. Si les juges des villes ou les greffiers exercent leurs fonctions dans un arrondissement de campagne, les droits sont les mêmes que dans les villes. Dans les affaires entre le capitaine et l'équipage il n'est payé aucun droit ni au tribunal ni pour la rédaction du procès-verbal, et il n'est pas fait usage de papier timbré.

§ 137. Pour les voyages que les membres du tribunal font dans l'exercice de leurs fonctions, le président a droit à la même indemnité que les juges de première instance, et les autres membres ont droit, pour la nourriture à 96 sk. par jour, et pour les frais de route à l'indemnité accordée aux lensmænd (officiers de police à la campagne). Si le greffier doit prendre séparément part à l'acte comme fonctionnaire, il reçoit pour frais de voyage la même indemnité que le président.

§ 138. Cette loi sera mise en vigueur le 1er janvier de l'année prochaine.

Circulaire du Ministère de l'Intérieur: Conformément aux prescriptions du paragraphe 75 des Instructions pour les consuls en date du 20 avril 1858, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un exemplaire du tarif des douanes pour l'époque du 1er juillet 1860 jusqu'au 1er avril 1863. Je dois en même temps, à la suite de la circulaire du 9 octobre 1858, vous informer qu'en date du 17 novembre 1857 il a été conclu un traité d'amitié et de commerce entre les Royaumes Unis et la Perse, dont les ratifications ont été échangées le 29 août de l'année dernière. D'après ce traité et à condition d'une complète réciprocité pour les navires persans en Norvège, les navires norvégiens et leurs cargaisons sont privilégiés en Perse. En outre le droit de faire le cabotage en Norvège a, également à condition d'une complète réciprocité, été accordé aux navires des pays énoncés ci-bas, toutefois avec cette restriction qu'ils ne doivent pas faire le transport de marchandises entre des lieux situés sur les fleuves, canaux et lacs d'eau douce, à moins que pendant la traversée ils n'aient passé 27 Juin.

lem saadanne Steder have passeret Havet: 1) oldenburgske ifölge Placat af 23 Mai f. A. og Declarationer af 23 April næstför; 2) hannoveranske ifölge Placat af 13 d. M. og Declarationer af 24 og 18 April sidstleden, hvorhos det 3) ifölge Placat af 24 November 1858 og Declarationer af 18 Februar f. A. nu alene er den ovenfor anförte Indskrænkning, som preussiske og norske Fartöiers Adgang til Deltagelse i de respective Landes Kystfart er underkastet, idet de herom ifölge Placaten af 19 Juli 1858 tidligere gjældende Bestemmelser ere satte ud af Kraft.

28 Juli. **Circulære fra Departementet for det Indre:** Ved den nu gjældende Instrux for de forenede Rigers Consuler af 20 April 1858 ere alle Consulatanliggender, der særskilt angaa Norge, henlagte under dette Departement, gjennem hvilket det derfor er forudsat, at al Consulernes offentlige Correspondance i norske Anliggender i Regelen skal gaae. Det er fundet bedst stemmende hermed og iövrigt hensigtsmæssigt, at Behandlingen af Forestillinger betræffende Arvemidler i Udlandet og deslige, som uagtet den derved foranledigede Correspondance med vedkommende Consuler eller Gesandtskaber hidtil er vedbleven at henhöre under Justitsdepartementet, overgaar til dette Departement, hvilket efter truffen Overenskomst for Eftertiden vil ske. Herom undlader man ikke at meddele Hr. Amtmanden Underretning, for at det ved Fremsendelse af saadanne Forestillinger, forsaavidt den foregaar gjennem Hr. Amtmanden, kan blive iagttaget, at de indsendes til dette Departement.

3 Aug. **Circulære fra Departementet for det Indre,** hvorved Aftryk af en paa offentlig Foranstaltning udgivet kortfattet Beskrivelse over Fyre og Dagmærker paa den norske Kyst er bleven oversendt de paa fölgende Steder ansatte Consuler: Archangel, St. Petersburg, Helsingfors, Stettin, Kjöbenhavn, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Antwerpen, London, Havre, Bordeaux, Lissabon, Gibraltar, Alicante, Barcelona, Marseille, Genua, Triest, Constantinopel, Alexandria, Algier,

la mer: 1) Aux navires d'Oldenbourg, en vertu de l'ordonnance du 23 mai de l'année passée et des déclarations du 23 avril précédent; 2) Aux navires de Hanovre, en vertu de l'ordonnance du 13 de ce mois et des déclarations des 24 et 18 avril dernier. 3) En vertu de l'ordonnance du 24 novembre 1858 et des déclarations du 18 février de l'année passée il ne reste non plus, en ce qui concerne la Prusse, que la restriction ci-dessus apportée au droit accordé aux navires prussiens et norvégiens de faire le cabotage dans les deux pays respectifs, les prescriptions de l'ordonnance du 19 juillet 1858 se trouvant annulées.

Circulaire du Ministère de l'Intérieur: Par les Instructions actuelles pour les consuls des Royaumes Unis du 20 avril 1858 toutes les affaires consulaires qui concernent spécialement la Norvège sont du ressort de ce Ministère, par lequel il est par conséquent supposé que doit passer en règle toute la correspondance officielle des consuls dans les affaires norvégiennes. Conformément à cette mesure et par d'autres raisons il a été jugé convenable de faire traiter désormais par ce Ministère, d'après une convention faite à cet égard, les rapports concernant les successions à l'étranger etc., lesquels, malgré la correspondance qu'ils ont nécessitée avec les consulats ou les ambassades, ont été jusqu'à présent du ressort du Ministère de la justice. I'ai l'honneur, M. le Préfet, de vous informer de ce changement, en vous priant de vouloir bien m'envoyer les rapports de cette nature qui passeront par vos mains. 28 Juill.

Circulaire du Ministère de l'Intérieur, par laquelle il est envoyé des exemplaires d'une description sommaire des phares et des marques de jour des côtes de Norvège, publiée par les soins du gouvernement, aux consuls établis aux lieux suivants: Archangel, St. Pétersbourg, Helsingfors, Stettin, Copenhague, Hambourg, Brême, Amsterdam, Anvers, Londres, Hâvre, Bordeaux, Lisbonne, Gibraltar, Alicante, Barcelonne, Marseille, Gênes, Triest, Constanti- 3 Août.

1860. Quebek, Washington, New York, Rio Janeiro samt til Generalconsulen i Italien.

10 Nov. **Placat angaaende norske Skibes Forpligtelse til** at være forsynede med Nationalitetsbevis. § 1. Fra 1 Januar næste Aar af skulle norske Fartöier, der afgaa herfra Landet til Udlandet, være forsynede med Nationalitetsbevis, der udfærdiges af den norske Regjering i Overensstemmelse med vedlagte Formular No. 1 og ledsages af Oversættelse paa Fransk og Engelsk. Disse Documenter blive uden Erlæggelse af noget Gebyr at udlevere af Toldkassereren, eller hvor Toldskriver er ansat, af denne, paa det Sted, hvor Skibet er hjemmehörende. De fornödne Bestemmelser med Hensyn til Registrering af Nationalitetsbeviser og de nærmere Forskrifter, som i den Anledning fornödiges, blive at meddele af Departementet for det Indre. [1])

[1]) I et Circulære til Toldkassererne af 3 Dec. 1860, har Departementet herom meddelt fölgende Forskrifter: 1) I de til Nationalitetsbevis udfærdigede Blanketter har Toldkassereren (eller Toldskriveren) at udfylde det Fornödne saavel i den norske som franske og engelske Text. Som denne Blanket udviser, skal paa Nationalitetsbeviset anföres Toldstedets Flagbogstav og det Nummer, som Beviset har erholdt i Toldstedets Protocol. Da Nationalitetsbeviset betragtes som udfærdiget i Christiania samme Dag, som det udleveres af vedkommende Toldkasserer, bliver denne Dags Datum, Maaned og Aar at udfylde paa sit Sted i Blanketten. Nationalitetsbeviset gives derpaa fölgende Paategning: Udleveret ved N. N. Toldsted. N. N. Toldkasserer (Toldskriver.) 2) Ved hvert Toldsted föres af Toldkassereren (Toldskriveren) en ved Departementets Foranstaltning anskaffet og af samme auctoriseret Protocol, hvori antegnes ethvert Nationalitetsbevis ved Udleverelsen. Denne Antegnelse maa i Overensstemmelse med det trykte Schema i Protocollen være saa fuldstændig, at der i fornödent Fald kan meddeles Udskrift efter Protocollen af Alt, som er udfyldt i den trykte Blanket til et udleveret Nationalitetsbevis. Nationalitetsbeviserne gives, efterhaanden som de udleveres, fortlöbende Nummere i Toldstedets Protocol, dog saaledes at, saasnart et Nummer i Protocollen er blevet ledigt ved Fartöiets Salg, Forlis, Overgang til andet Toldsted m. v., erholder det förste Nationalitetsbevis, som derefter udleveres, eller det förste Fartöi, som

nople, Alexandrie, Alger, Québec, Washington, New-York, Rio de Janeiro, ainsi qu'au consul général en Italie. 1860.

Lettre patente relative à l'obligation imposée aux navires norvégiens d'être pourvus d'un acte de nationalité. § 1. A compter du 1er janvier de l'année prochaine tous les navires norvégiens qui partent de Norvège pour l'étranger doivent être pourvus d'un acte de nationalité délivré par le gouvernement norvégien conformément au modèle no. 1 ci-joint et accompagné d'une traduction en français et en anglais. Ces documents seront délivrés sans frais par le caissier de la douane, ou par le contrôleur, s'il y en a un, dans le port de domicile du navire. Les règles relatives à l'enregistrement des actes de nationalité et les autres prescriptions nécessaires seront données par le Ministère de l'Intérieur. [1]) 10 Nov.

[1]) Dans une circulaire adressée aux caissiers de la douane le 3 décembre 1860, le Ministre a donné les prescriptions suivantes: 1) Dans les imprimés destinés aux actes de nationalité le caissier ou le contrôleur de la douane doit remplir le texte norvégien, français, et anglais. Comme ces imprimés l'indiquent, l'acte de nationalité portera la lettre du pavillon du bureau de douane et le numéro que l'acte aura reçu dans le registre du bureau. L'acte de nationalité est considéré comme expédié à Christiania le même jour où il est délivré par le caissier de la douane; on énoncera par conséquent dans l'acte la date, le mois et l'année de ce jour. L'acte de nationalité portera ensuite: Délivré au bureau de douane de N. N. N. N. Caissier (contrôleur) de la douane. 2) Dans chaque bureau de douane le caissier (le contrôleur) de la douane tient un registre fourni et autorisé par le Ministère, dans lequel tout acte de nationalité est inscrit lors de sa délivrance. L'annotation doit, conformément au modèle imprimé dans le registre, être assez complète pour qu'il puisse, en cas de besoin, être donné copie, d'après le registre, de tout ce qui est rempli dans l'imprimé d'un acte de nationalité. A mesure de leur délivrance on donne aux actes de nationalité des numéros courants dans le registre du bureau de douane; mais, lorsqu'un numéro du registre devient vacant par suite de la vente ou du naufrage du navire, ou parcequ'il a passé à un autre bureau de douane etc., le premier acte de nationalité délivré, ou le premier na-

1860.

§ 2. For at erholde Nationalitetsbevis udleveret maa fölgende Documenter fremlægges: a. Biilbrev, saafremt Fartöiet er norsk bygget. Er Biilbrev paa et her i Riget bygget Fartöi forkommet, og dets Eier er ude af Stand til at afhjælpe Mangelen, træder den i Söfartslovens § 3 tredie Passus omhandlede edelige Forklaring i Forening med den sammesteds foreskrevne Bevidnelse fra vedkommende Toldkammer istedetfor Biilbrevet. b. Maalebrev. c. Mandskabsliste, eller hvis Fartöiet er bestemt til saadan Fart, som omhandles i Lov af 12 October 1857 § 22, den i § 3 af Loven af 26 September 1845 om Forandringer i Söindrulleringsforordningen foreskrevne Fortegnelse. d. En af Fartöiets Reder

---

ved Overgang fra andet Toldsted tilkommer, det udgaaedes Nummer og anföres paa samme Sted i Protocollen, hvor dette var antegnet. For at vinde fornöden Plads hertil, anföres kun eet Nationalitets-Nummer paa hvert Blad i Protocollen. 3) Enhver Paategning, som i Henhold til Placatens § 3 gives et Nationalitetsbevis, har Toldkassereren strax at antegne i Protocollen. Ligeledes antegnes naar Fartöiet er forlist, ophugget, solgt til Udlandet m. v. De Indberetninger herom, som indlöbe til Departementet fra de forenede Rigers Consuler, ville til dette Öiemed blive vedkommende Toldkasserer meddelte. — Saa ofte et Fartöi gaar over til et andet Toldsted, har dettes Toldkasserer at indföre Nationalitetsbeviset i Toldstedets Protocol, enten under vedkommende fortlöbende Nummer, eller, hvis der i Protocollen er noget ledigt Nnmmer, da under dette, samt at underrette Toldkassereren paa Fartöiets forrige Hjemsted om Overgangen, for at denne kan blive anmærket i sammes Protocol. Nationalitetsbeviset bliver derhos at forsyne med Paategning om den stedfundne Forandring og det erholdte nye Flagbogstav og Nummer. 4) Til Afbenyttelse for Departementet ved et Generalregister over samtlige ved Toldstederne udleverede Nationalitetsbeviser, have Toldkassererne at indsende hertil indtil Videre ved Udlöbet af hvert Qvartal en Fortegnelse over de i Qvartalets Löb udleverede Beviser samt ved samme Leilighed tillige indberette, hvorvidt Forandringer ere foregaaede med allerede udstedte Nationalitetsbeviser. 5) Den auctoriserede Protocol over Nationalitetsbeviser forbliver stedse ved Toldstedet. Ligeledes maa de i Placatens § 2 omhandlede skriftlige Erklæringer, som vedkommende Rederier have at afgive, omhyggeligen opbevares.

1860.

§ 2. Pour se faire délivrer un acte de nationalité il faut présenter les documents suivants: a. L'acte de construction, si le navire est de construction norvégienne. Lorsque l'acte de construction d'un navire construit en Norvège se trouve égaré, et que le propriétaire est hors d'état d'y remédier, cet acte est remplacé par la déclaration sous serment et le certificat du bureau de douane exigés par la loi sur la navigation, paragraphe 3, alinéa 3. b. La lettre de jauge (acte de jaugeage). Le rôle d'équipage, ou, si le navire est destiné à la navigation mentionnée dans la loi du 12 octobre 1857, par. 22, la liste prescrite par le paragraphe 3 de la loi du 26 septembre 1845 relative aux changements apportés à l'ordonnance

---

vire qui passera d'un autre bureau de douane recevra le numéro du navire effacé et occupera sa place dans le registre. Pour avoir la place nécessaire il ne sera inscrit qu'un seul numéro de nationalité sur chaque feuille du registre. 3) Le caissier de la douane doit immédiatement inscrire au registre toute annotation faite sur l'acte de nationalité conformément au paragraphe 3 de cette lettre patente. Il est également fait annotation, lorsque le navire est naufragé, mis en pièces, vendu à l'étranger etc. A cet effet les rapports que les consuls des Royaumes unis adresseront à cet égard au Ministère, seront communiqués au caissier du bureau de douane. — Toutes les fois qu'un navire passe d'un bureau de douane à un autre, le caissier de ce dernier doit inscrire l'acte de nationalité dans le registre du bureau, en lui donnant un numéro courant ou, s'il y en a, un numéro vacant, et informer le caissier de douane de l'ancien domicile du navire de ce changement, afin qu'il puisse être constaté dans le registre de l'ancien bureau. Annotation sera en outre faite sur l'acte de nationalité du changement opéré ainsi que de la nouvelle lettre du pavillon et du nouveau numéro. 4) Afin que le Ministère puisse faire dresser un registre général de tous les actes de nationalité délivrés par les bureaux de douane, les cassiers de la douane doivent, jusqu'à nouvel ordre, à la fin de chaque trimestre, adresser au Ministère un tableau des actes délivrés dans le courant du trimestre et communiquer les changements apportés aux actes de nationalité déjà délivrés. 5) Le registre autorisé des actes de nationalité reste toujours au bureau de douane. De même il faut garder avec soin les déclarations écrites, mentionnées par le paragraphe 2 de cette lettre patente, que les armateurs sont tenus de fournir.

eller, i Tilfælde af at det eies af Flere, af den bestyrende Reder afgiven skriftlig Erklæring om, at Fartöiets Reder eller Redere samtlige ere norske Borgere — eller, hvis Fartöiet eies af et Actieselskab, at Bestyrelsen har sit Sæde i Norge og bestaar af norske Borgere, der ere Actieeiere —, samt om, at Nationalitetsbeviset ikke skal blive misbrugt til at forskaffe andet Fartöi eller det samme Fartöi i fremmede Undersaatters Eie Behandling som norsk. Denne Erklæring, hvortil Formular fölger under No. 2, er Vedkommende forpligtet til paa Forlangende at bekræfte med Ed.[1])

§ 3. Naar et Fartöi ved Ombygning eller paa anden Maade undergaar saadan Forandring med Hensyn til Drægtigheden, at nyt Maalebrev bliver at udfærdige, bör herom af Toldvæsenet gjöres Paategning paa Nationalitetsbeviset. Saadan Paategning skal ogsaa finde Sted, saa ofte der ved Salg eller paa anden Maade foregaar nogen Forandring med Skibets Eiere. Ved Ankomsten til udenrigsk Havn, hvor Consul eller Viceconsul findes, bliver Nationalitetsbeviset at forevise i Forbindelse med de övrige Skibsdocumenter, men forsynes ikke af Consulen eller Viceconsulen med nogen Paategning. Heller ikke bliver Forandring af Förer at paategne Nationalitetsbeviset.

§ 4. Naar et Fartöi eller en Part i samme sælges til Udlandet, skal, naar Fartöiet befinder sig i norsk Havn, Nationalitetsbeviset indleveres til vedkommende Toldkasserer eller Toldskriver for at indsendes til Departementet for det Indre. Foregaar saadant Salg i Udlandet, afleveres Nationalitetsbeviset til Consulen (Consulsinstruxens § 44). Det samme bliver ogsaa at iagttage, naar

[1]) I Skrivelse til en Toldkasserer af 9 Marts 1861 har Indredepartementet overensstemmende med en allerede under den ældre Söret udtalt Mening yttret, at en Mand, om end norskfödt, ikke kan betragtes som norsk Borger, saa længe han er bosat i et fremmed Land og der driver en fast Næringsvei, uden at have noget Hjem eller fast Etablissement her i Riget.

sur l'inscription maritime. d. Une déclaration par écrit émanant de l'armateur ou, en cas de copropriété, de l'armateur-administrateur constatant que l'armateur ou les armateurs sont citoyens norvégiens — ou, si le navire appartient à une société par actions, que l'administration a son siége en Norvège et qu'elle est composée de citoyens norvégiens qui sont actionnaires —, et garantissant qu'on n'abusera pas du certificat de nationalité pour faire traiter comme norvégien un autre navire ou le même navire devenu propriété étrangère. Cette déclaration, dont le modèle se trouve ci-joint sous le nº 2, doit, sur la demande des autorités, être affirmée sous la foi du serment.[1])

§ 3. Lorsqu'un navire, par suite de reconstruction ou d'autre manière, subit un changement de tonnage qui nécessite un nouveau certificat de jauge, mention doit en être faite par la douane sur l'acte de nationalité. Cette mention doit également se faire toutes les fois que le navire change de propriétaire par suite de vente ou d'autres circonstances. Lors de l'arrivée du navire dans un port étranger où réside un consul ou vice-consul, l'acte de nationalité sera présenté au consulat en même temps que les autres documents de bord, mais sans être visé par le consul ou vice-consul. Le changement de capitaine ne se mentionne pas non plus sur l'acte de nationalité.

§ 4. En cas de vente d'un navire ou d'une portion de navire à des étrangers, l'acte de nationalité doit, si le navire se trouve dans un port norvégien, être remis au caissier ou au contrôleur de la douane pour être transmis au Ministère de l'Intérieur. Si la vente a lieu à l'étranger, l'acte de nationalité est remis au consul (Instructions pour les consuls, par. 44.) La même chose aura

[1]) Dans une lettre adressée à un caissier de la douane en date du 9 mars 1861, le Ministère de l'Intérieur a déclaré, conformément à une opinion déjà émise sous l'ancien droit maritime, qu'un individu, bien que né norvégien, ne peut être considéré comme citoyen norvégien, tant qu'il est domicilié à l'étranger et qu'il y exerce une industrie permanente, sans avoir en Norvège ni domicile ni établissement fixe.

et Fartöi forulykkes enten her i Riget eller i Udlandet. Gaar i saadant Tilfælde Nationalitetsbeviset tabt, har vedkommende Reder, hvis Forliset er skeet her i Landet eller paa udenrigsk Sted, hvor ingen Consul eller Viceconsul findes, at afgive Forklaring herom til vedkommende Toldkasserer eller Toldskriver, der har at indberette Sagen til Departementet for det Indre. Er Forliset skeet i Udlandet i norsk Consulsdistrikt, har Consulen at forvisse sig om, at Documentet er gaaet tabt, og indberette dette til Departementet for det Indre.

§ 5. Nyt Nationalitetsbevis udleveres i fölgende Tilfælde: 1. Naar der paa det ældre Bevis ikke længere er Plads til de foreskrevne Paategninger. 2. Naar Skibets Navn efter kongelig Tilladelse forandres. 3. Naar der er foretaget Hovedforandringer i Fartöiets Takling, til Ex. fra Skib til Brig. 4. Naar det ældre Nationalitetsbevis er forkommet; dog maa isaafald nyt Nationalitetsbevis ikke udleveres uden efter dertil af Departementet for det Indre meddelt Samtykke.

§ 6. Fartöi, der ved næste Aars Begyndelse befinder sig i udenrigsk Fart, kan desuagtet blive forsynet med Nationalitetsbevis, inden det vender tilbage til Riget, mod Fremlæggelse for vedkommende Toldkasserer eller Toldskriver af de ovenfor i § 2 Litr. a og d foreskrevne Documenter, idet den Omstændighed, at Fartöiet er indfört i Toldstedets Skibsliste, isaafald kan træde istedetfor Fremlæggelse af de i samme § under Litr. b og c nævnte Documenter. Saafremt Eieren selv förer Skibet, bör i det anförte Tilfælde den i § 2 Litr. d omhandlede skriftlige Erklæring være aflagt for eller attesteret af vedkommende Consul eller Viceconsul.

§ 7. Med Hensyn til fremmed Fartöi, der i Udlandet indkjöbes for norsk Regning og önskes sat i Fart under norsk Flag, har det sit Forblivende ved de Forskrifter, der for saadant Tilfælde ere givne i Consulsinstruxens § 46.

lieu, lorsque le navire fait naufrage, soit en Norvège, soit à l'étranger. En cas de perte de l'acte de nationalité, l'armateur doit, si le naufrage a eu lieu en Norvège ou dans un endroit à l'étranger où il n'y a pas de consul ou vice-consul, en faire la déclaration au caissier ou au contrôleur de la douane qui est tenu de donner connaissance de l'affaire au Ministère de l'Intérieur. Si le naufrage a eu lieu à l'étranger dans l'arrondissement d'un consul norvégien, celui-ci doit s'assurer si le document est perdu et en donner communication au Ministère de l'Intérieur.

§ 5. Un nouvel acte de nationalité est délivré dans les cas suivants: 1. Lorsque sur l'ancien acte il ne reste plus de place pour les visas prescrits. 2. Lorsque le nom du navire est changé par suite d'une autorisation Royale. 3. Lorsqu'il y a des changements capitaux dans le gréement du navire, par exemple lorsqu'il est changé de trois-mâts en brig. 4. Lorsque l'ancien acte de nationalité est perdu; en ce cas le nouvel acte de nationalité ne doit être délivré qu'avec le consentement du Ministère de l'Intérieur.

§ 6. Les navires qui, au commencement de l'année prochaine, se trouveront à l'étranger, pourront néanmoins être pourvus de leur acte de nationalité avant leur retour en Norvège, en faisant présenter au caissier ou au contrôleur de la douane de leur port les documents prescrits plus haut par le paragraphe 2, lettres a et d; si en ce cas le navire est inscrit sur le tableau du bureau de douane, il ne sera pas nécessaire de présenter les documents mentionnés dans le même paragraphe, lettres b et c. Lorsque le propriétaire commande lui-même le navire, la déclaration par écrit, dont il est question dans le paragraphe 2, lettre d, doit être faite devant le consul ou vice-consul ou certifiée par lui.

§ 7. En ce qui concerne les navires étrangers achetés à l'étranger pour le compte de citoyens norvégiens et qu'on désire faire naviguer sous pavillon norvégien, les prescriptions données par les instructions pour les consuls, paragraphe 46, resteront en vigueur.

Formular No. 1
til et Nationalitetsbevis.

Litr. No.

Nationalitetsbevis
for
Skib (Brig) N. N. hjemmehörende
i N. N. i Kongeriget Norge.

Da Skib (Brig) N. N., der er bygget her i Riget (i N. N., men her i Riget nationaliseret) og ifölge norsk Maalebrev af er drægtig norske Commercelæster samt föres af norsk Skipperborger, nu tilhörer norsk Borger N. N. (de norske Borgere N. N., N. N.) (Actieselskabet N. N., hvis Bestyrelse har sit Sæde i N. N. her i Landet og bestaar af norske Borgere, der ere Actieeiere), er dette Fartöi berettiget til at nyde den Beskyttelse og de Rettigheder og Fordele, som tilkomme norske Fartöier.

Til Bekræftelse herpaa have vi forsynet dette Document med Rigets Segl.

Givet i den kongelige norske Regjering i Christiania den

L. S.

Efter Hans Majestæt Kongens naadigste Befaling.
(Underskrifter)

Udleveret ved N. N. Toldsted.
N. N.
Toldkasserer (Toldskriver).

Modèle N° 1
d'un acte de nationalité.

Lettre N°.

Acte de nationalité
pour
le navire (brig) N. N. de N. N. dans le Royaume de Norvège.

Attendu que le navire (brig) N. N., construit dans ce royaume (en N. N., mais naturalisé dans ce royaume), jaugeant lasts de commerce norvégiens d'après la lettre de jaugeage norvégienne en date du et commandé par un capitaine norvégien, appartient actuellement au citoyen norvégien N. N. (aux citoyens norvégiens N. N., N. N.) (à la société par actions N. N. dont l'administration qui a son siége à N. N. dans ce royaume est composée de citoyens norvégiens actionnaires), ce navire est en droit de jouir de la protection, des priviléges et avantages appartenant aux navires norvégiens.

En foi de quoi nous avons revêtu ce document du sceau du royaume.

Donné dans le Gouvernement Royal de Norvège à Christiania, le

L. S.

Par ordre de Sa Majesté le Roi.
(Signatures)

Délivré au bureau de douane de N. N.
N. N.
Caissier (contrôleur).

Formular No. 2
til den Erklæring, der udkræves til Erhvervelse af Nationalitetsbevis.

Undertegnede N. N., Handlende (Skibsreder) bosat i N. N., afgiver herved som Reder (bestyrende Reder) af Skib (Brig) N. N., drægtig norske Commercelæster og fört af norsk Skipperborger N. N., den Erklæring, at dette Fartöi udelukkende tilhörer mig (og N. N., N. N., der samtlige ere norske Borgere), (som Formand i Bestyrelsen for Actieselskabet N. N.

Modèle N° 2
de la déclaration exigée pour la délivrance d'un acte de nationalité.

Je soussigné N. N., négociant (armateur) domicilié à N. N., déclare comme armateur (armateur-administrateur) du navire (brig) N. N., jaugeant lasts de commerce norvégiens, et commandé par le capitaine norvégien N. N., que le dit navire m'appartient exclusivement à moi (et à N. N., N. N., tous citoyens norvégiens), (comme président de l'administration de la société par ac-

den Erklæring, at Skib (Brig) N. N., drægtig norske Commercelæster og fört af norsk Skipperborger N. N., tilhörer bemeldte Actieselskab, hvis Bestyrelse har sit Sæde i N. N. her i Landet og bestaar af norkse Borgere, der ere Actieeiere). Jeg erklærer derhos, at det Nationalitetsbevis, som tilsigtes erhvervet for bemeldte Fartöi, ikke i nogen Maade skal blive misbrugt til at aabne noget andet Fartöi eller det samme Fartöi i fremmede Undersaatters Eie Adgang til de Rettigheder og Fordele, som tilkomme norske Fartöier.

Denne Erklæring er jeg villig til paa Forlangende at bekræfte med Ed.

N. N. Sted den

N. N.

Til Vitterlighed

N. N.

N. N.

10 Nov. **Placat angaaende Godtgjörelse for Hjembringelse af Sömænd.** § 1. Naar norske Sömænd efter Foranstaltning af vedkommende Consul eller Viceconsul hjemsendes med norsk Seilskib, bliver herfor at erlægge fölgende Betaling for Kost og Passage, beregnet pr. Dögn efter Hjemreisens Varighed:

	for en Matros	for en Skipper eller Styrmand
i 1ste til 4de Uge inclusive	32 sk.	40 sk.
i 5te til 8de —	28 sk.	36 sk.
i 9de til 16de —	24 sk.	32 sk.

Har Hjemreisen varet i længere Tid end 16 Uger, tilstaaes der for den overskydende Tid en Godtgjörelse, som bestemmes af Departementet for det Indre, der i særegne Tilfælde ogsaa kan tilstaa en Forhöielse i den ovenfor fastsatte Godtgjörelse indtil en Fjerdedel. Betalingen beregnes fra den Dag, Sömanden af Consulen er sendt ombord i Fartöiet, og indtil dettes Ankomst til förste norske Havn.

§ 2. For at erholde udbetalt den ham efter

tions N. N., que le navire (brig) N. N., jaugeant lasts de commerce norvégiens, et commandé par le capitaine norvégien N. N., appartient à la dite société par actions dont l'administration qui a son siége à N. N. dans ce royaume est composée de citoyens norvégiens actionnaires). Je déclare en outre que l'acte de nationalité demandé pour le dit navire ne servira en aucune façon à faire jouir des priviléges et avantages appartenant aux navires norvégiens un autre navire ou le même navire devenu propriété étrangère.

Je suis prêt au besoin à affirmer cette déclaration sous la foi du serment.

N. N., le

N. N.

Comme témoins

N. N.

N. N.

Lettre patente relative à l'indemnité à payer pour les frais de retour des gens de mer. § 1. Lorsque, par l'intermédiaire du consul ou viceconsul, des gens de mer norvégiens sont renvoyés chez eux sur des navires à voiles norvégiens, il sera payé par jour pour la nourriture et le passage, en proportion de la durée du voyage de retour: 10 Nov.

	pour un matelot	pour un capitaine ou second
pendant la 1ère jusqu' à la 4me semaine inclusivement	32 sk.	40 sk.
id. la 5me jusqu' à la 8me id. id.	28 -	36 -
id. la 9me jusqu' à la 16me id. id.	24 -	32 -

Si le voyage de retour se prolonge au-delà de 16 semaines, il est accordé pour l'excédant une indemnité qui sera fixée par le Ministère de l'Intérieur, lequel peut aussi dans certains cas accorder une augmentation d'un quart de l'indemnité fixée plus haut. Le paiement est calculé du jour où le marin a été envoyé à bord par le consul, jusqu'à l'arrivée du navire dans le premier port norvégien.

§ 2. Pour obtenir le remboursement de cette

1860. Ovenanförte tilkommende Betaling har Vedkommende, saafremt Fartöiet har bragt Mandskabet til norsk Havn, at indsende til Departementet for det Indre det Föreren meddelte Consulscertificat, hvori Consulen udtrykkeligen har at anföre, fra hvilken Dag Betalingen löber. Certificatet skal derhos af Indrulleringen eller Toldvæsenet her i Riget være paategnet en Bevidnelse om, paa hvilken Dag Fartöiet ankom til norsk Havn, samt at de i Certificatet nævnte Sömænd medfulgte. Er Fartöiet bestemt til en udenrigsk Havn, hvorfra Sömanden af den der ansatte Consul skal besörges videre hjemsendt, bliver Betalingen at beregne indtil den Dag, han afleveres til Consulen, som i dette Tilfælde udbetaler Fartöiets Förer den ham tilkommende Godtgjörelse og indsender Regning over sit Udlæg til Departementet for det Indre.

§ 3. For den anförte Godtgjörelse er vedkommende Skibsförer forpligtet til at forskaffe de Sömænd, som det paalægges ham at medtage, forsvarlig og tilstrækkelig Skibskost samt til at anvise dem Soverum, der er tilstrækkelig beskyttet mod Veiret. Vægrer en Skibsförer sig for at efterkomme Consulens Anmodning om at medtage norske Söfolk, skal Consulen, dersom han finder denne Vægring ugrundet og paa Grund af samme nödes til enten at lade Sömændene opholde sig længere Tid paa Stedet eller fremsende dem paa anden mere bekostelig Maade, herom afgive Indberetning til Departementet for det Indre, for at Ansvar kan blive gjort gjældende mod vedkommende Skibsförer. En Skibsförer bör i Almindelighed ikke uden at udsætte sig for saadant Ansvar kunne vægre sig for at medtage en Sömand for hver 25 norske Commercelæster af Fartöiets Drægtighed.

§ 4. Det i § 1 anförte Regulativ kommer ogsaa til Anvendelse med Hensyn til skibbrudne norske Sömænd, som af norsk Fartöi optages paa Havet og enten indbringes til fremmed Havn eller her til Landet.

14 Dec. **Skrivelse fra Departementet for det Indre.** I Anledning af en Forespörgsel om hvorvidt en Viceconsul er berettiget til at beregne Læsteafgift af

indemnité le capitaine doit, si le navire a débarqué les gens de mer dans un port norvégien, adresser au Ministère de l'Intérieur le certificat à lui délivré par le consul, dans lequel se trouve exactement indiqué le jour à compter duquel le paiement doit être calculé. De plus le commissaire de l'inscription maritime ou les employés de la douane doivent sur le certificat marquer le jour de l'arrivée du navire dans un port norvégien, et constater la présence des gens de mer y nommés. Si le navire est destiné à un port étranger d'où le marin doit être renvoyé par les soins du consul, le paiement sera calculé jusqu'au jour où il est reçu par le consul, lequel en ce cas rembourse au commandant du navire l'indemnité à laquelle celui-ci a droit et envoie l'état de ses déboursés au Ministère de l'Intérieur. 1860.

§ 3. En échange de cette indemnité le capitaine du navire est tenu de fournir aux gens de mer qu'il lui est enjoint de prendre à son bord une nourriture convenable et suffisante, et de lui indiquer pour coucher un endroit offrant un abri suffisant. Si un capitaine refuse d'obtempérer à l'injonction du consul de se charger de gens de mer norvégiens, et si le consul trouve ce refus mal fondé et qu'il se voie forcé de prolonger le séjour des marins ou de les renvoyer par une voie plus coûteuse, il doit en faire un rapport au Ministère de l'Intérieur afin de rendre le capitaine responsable de sa conduite. En général un capitaine ne doit pas, à moins d'engager sa responsabilité, se refuser à emmener sur son navire un homme par vingt-cinq lasts de commerce norvégiens du tonnage.

§ 4. Le règlement indiqué dans le paragraphe 1 sera également appliqué aux gens de mer norvégiens naufragés, recueillis en mer par un navire norvégien, et débarqués, soit dans un port étranger, soit dans un port de Norvège.

Lettre du Ministère de l'Intérieur. En réponse 14 Dec.
à une question adressée au Ministère pour savoir si un vice-consul est autorisé à percevoir le droit

1860. et norsk Fartöi, der indtager Ladning udenfor Viceconsulsstationen, har Departementet anfört, at efter Consulsinstruxens § 69 er en Consul eller Viceconsul alene berettiget til at opkræve Læsteafgift af Fartöier, der losse eller indtage Ladning paa det Sted, hvor han findes. Denne Bestemmelse har stedse været saaledes forstaaet, at naar de nævnte Operationer vel foregaa inden Districtet, men paa Steder, der ere selvstændige Losse- og Ladesteder, hvor de sædvanlige Toldexpeditioner kunne foregaa, udenat vedkommende Skibsförer i den Anledning behöver at indfinde sig paa det Sted, hvor Consulen eller Viceconsulen er bosat, er denne ikke berettiget til at opkræve nogen Læsteafgift.

17 Dec. **Circulære fra Indredepartementet** saalydende: Under 10 f. M. er der udfærdiget tvende kgl. Placater, den ene angaaende norske Skibes Forpligtelse til at være forsynede med Nationalitetsbevis og den anden angaaende Godtgjörelse for Hjembringelse af Sömænd, af hvilke Placater et Antal vedlægges forsynede med Oversættelse paa Fransk. Ved at communicere disse kgl. Placater til de Dem underordnede Viceconsuler ville Hr. Consulen specielt henlede Opmærksomheden paa hvad der er bestemt i den förstnævnte Placat § 3, at Nationalitetsbeviset vel bliver at forevise paa Consulatet i Forbindelse med Fartöiets övrige Documenter, men ikke at forsyne med den ved Consulsinstruxens § 42 for andre Skibsdocumenter anordnede Paategning, samt at Forandring af Förer (Instruxens §§ 54 og 56) heller ikke anmærkes paa samme. De til Deres District ankommende norske Skibsförere, der ikke ere i Besiddelse af Nationalitetsbevis, ville Hr. Consulen underrette om, at der ved den nævnte Placats § 6 er aabnet dem Adgang til at erholde et saadant, i hvilken Anledning de bör henvende sig til sine Redere eller Commissionærer her i Landet. Med Hensyn til den anden Placat angaaende Godtgjörelse for Hjembringelse af Sömænd skal Departementet gjöre opmærksom paa, at Bestemmelsen i Söfartslovens § 34, at Omkostningerne ved Hjemsendelse af et forlist norsk Skibsmandskab udre-

de tonnage d'un navire norvégien qui charge hors de sa résidence, le Ministère a déclaré que, conformément au paragraphe 69 des Instructions, un consul ou vice-consul est seulement autorisé à percevoir le droit de tonnage des navires qui déchargent ou chargent dans le lieu même de sa résidence. Cette prescription a toujours été entendue ainsi: lorsque les dites opérations ont lieu dans les limites de l'arrondissement, mais en des lieux qui sont des villes ou des ports marchands indépendants où les expéditions de douane ordinaires peuvent se faire, sans que le capitaine soit tenu de se rendre au lieu de domicile du consul ou vice-consul, celui-ci n'est autorisé à percevoir aucun droit de tonnage. 1860.

Circulaire du Ministère de l'Intérieur aux consuls: 17 Dec. En date du 10 novembre dernier il a été publié deux lettres patentes, l'une relative à l'obligation imposée aux navires norvégiens d'être pourvus d'un acte de nationalité, l'autre relative à l'indemnité à payer pour les frais de retour des gens de mer. Je vous envoie ci-joint un certain nombre de ces lettres patentes accompagnées d'une traduction en français. En donnant communication de ces lettres patentes aux vice-consuls de votre arrondissement, vous voudrez bien, Monsieur, appeler leur attention sur la prescription du paragraphe 3 de la première de ces lettres patentes, savoir: que l'acte de nationalité doit être présenté au consulat en même temps que les autres documents du navire, sans toutefois être revêtu du visa prescrit pour les autres papiers de bord par le paragraphe 42 des Instructions pour les consuls, et qu'en cas de changement de capitaine (Instructions, par. 54 et 56), il n'en est pas non plus fait mention. Vous voudrez bien, Monsieur, informer les capitaines norvégiens qui arriveront dans votre arrondissement sans être pourvus de l'acte de nationalité, que le paragraphe 6 de la dite lettre patente leur offre le moyen de se le procurer; en ce cas ils auront à s'adresser à leurs armateurs ou à leurs commissionnaires en Norvège. En ce qui concerne la seconde lettre patente relative à l'indemnité à payer pour les frais de re-

1860. des af Statskassen, ikke omfatter Skibets Förer (se Söfartslovens § 26), men at denne selv har at bære de ham vedkommende Udgifter. Dersom en forlist Skibsförer ikke er istand til at bestride disse Udgifter, saa at Consulen maa drage Omsorg for hans Hjemsendelse, vil der for de Udlæg, det Offentlige i Anledning heraf maatte have, senere blive sögt Refusion hos vedkommende Skibsförer.

tour des gens de mer norvégiens, je vous ferai observer que la prescription du paragraphe 34 de la loi sur la navigation, savoir: que les frais de retour des marins norvégiens naufragés doivent être payés par le trésor, ne comprend pas le commandant du navire (v. la loi sur la navigation, par. 26), mais que celui-ci doit payer lui-même les frais qui le concernent. Si un capitaine naufragé se trouve dans l'inpossibilité de pourvoir à ces frais, et que le consul soit obligé de se charger de son rapatriement, le Trésor réclamera plus tard au capitaine le remboursement de ses déboursés. 1860.

1861.
24April. **Circulære fra Departementet for det Indre:** Postdepartementet har henledet dette Departements Opmærksomhed paa, at det jævnligen hænder, at Breve til norske Söfolk, der ere adresserede til udenrigske (navnlig franske) Havne, men ikke blive indlöste, fordi Adressaterne ere reiste tilbage til Norge, af vedkommende svenske og norske Consuler blive forsynede med ny Adresse til Hjemstedet. Saadanne Breve blive da af det udenrigske Postvæsen ikke behandlede som uindlöste, men sendte tilbage til Norge, satte i dobbelt Porto. Da Brevene i Norge som oftest forblive uindlöste, og det ikke nytter at remittere dem til Udlandet, idet man har Erfaring for, at de isaafald blive tilbagesendte som oprindelig udgaaede fra Norge, paaföres det norske Postvæsen ved disse Breve, hvis Antal ikke er saa ganske ubetydeligt, Tab i Afregningerne med vedkommende udenrigske Postvæsen, der nemlig fordrer sig godtgjort af Norge Porto ikke alene for deres Fremsendelse, men, som ovenantydet, ogsaa for deres Tilbagesendelse, medens Norge selvfölgelig ingen Porto vilde have at godtgjöre af dem, om Consulerne indskrænkede sig til at nægte deres Indlösning. I denne Anledning skal man anmode Hr. Consulen om ikke at paaföre saadanne Breve nogen ny Adresse, men enten nægte deres Indlösning, eller, hvis De skulde have speciel Opfordring til at skaffe dem Adressaterne ihænde, indlöse dem ved Erlæggelse af den dem paahvi-

1861.
Circulaire du Ministère de l'Intérieur: Le Ministre des 24Avril.
Postes m'a fait observer qu'il arrive fréquemment que des lettres adressées aux ports étrangers (notamment français) pour les marins norvégiens sans être retirées, attendu que les destinataires sont retournés en Norvège, sont pourvues par les consuls suédois et norvégiens d'une nouvelle adresse pour la Norvège. Par conséquent l'administration des postes étrangère ne traite pas ces lettres comme non retirées, mais elle les renvoie en Norvège grevées d'un double port. Dans la plupart des cas ces lettres ne sont pas retirées en Norvège, et on ne peut pas les faire retourner à l'étranger, l'expérience ayant démontré qu'elles sont renvoyées comme originaires de Norvège. Ces lettres dont le nombre est assez considérable entrainent donc pour l'administration des postes norvégienne des pertes dans les comptes avec l'administration étrangère, qui exige le remboursement non seulement du port pour l'aller, mais aussi, comme je viens de le dire, pour le retour, tandis que la Norvège, comme de raison, n'aurait aucun port à payer, si les consuls se contentaient de refuser de les retirer. A cette occasion je vous prierai, Monsieur le consul, de ne pas pourvoir ces lettres d'une nouvelle adresse, mais de refuser de les retirer, ou, dans le cas où il y aurait des raisons particulières pour les faire parvenir aux destinataires, de les retirer en payant le port de l'aller et de les ren-

1861.

lende Porto og derefter tilbagesende dem til Adressaterne som nye Breve og indlagte i nye Convoluter.

voyer ensuite comme nouvelles lettres et pourvues de nouvelles enveloppes.

1861.

1847.
21 Aug. **Statuter for den kgl. norske St. Olafs Orden.**

§ 1. Denne Orden er indstiftet for at belönne udmærkede Fortjenester af Konge og Fædreland, af Menneskeheden eller af Kunst og Videnskab. § 2. Norges og Sveriges Konge er denne Ordens Herre og Stormester. § 3. Ordenen inddeles i 3de Grader, nemlig: 1ste Grad eller Storkors, 2den Grad eller Commandeurer, 3die Grad eller Riddere. § 4. Ordenens Embedsmænd ere: a. en Cantsler — b. en Skatmester — c. en Secretær og Ceremonimester. § 9. Ved ethvert Medlems dödelige Afgang skulle Ordensdecorationerne tilbagesendes Ordens-Skatmesteren. I Sverige paasees dette af den norske Statsminister og i Udlandet af Kongens Gesandter eller Consuler.

Statuts de l'Ordre Royal norvégien de Saint-Olaf. 21 Août.
1847.

§ 1. Cet ordre est institué pour récompenser les services distingués rendus au Roi et à la patrie, à l'humanité ou aux arts et aux sciences. § 2. Le Roi de Norvège et de Suède est le chef et le grand-maître de cet ordre. § 3. L'ordre est divisé en trois grades, savoir: Premier grade ou grand' croix, deuxième grade ou commandeurs, troisième grade ou chevaliers. § 4. Les fonctionnaires de l'ordre sont: a. un chancelier — b. un trésorier — c. un secrétaire et maître des cérémonies. § 9. Lors du décès d'un membre les décorations de l'ordre doivent être renvoyées au Trésorier. En Suède le Ministre d'état norvégien et à l'étranger les envoyés ou les consuls de Sa Majesté veilleront à l'observation de cette prescription.



